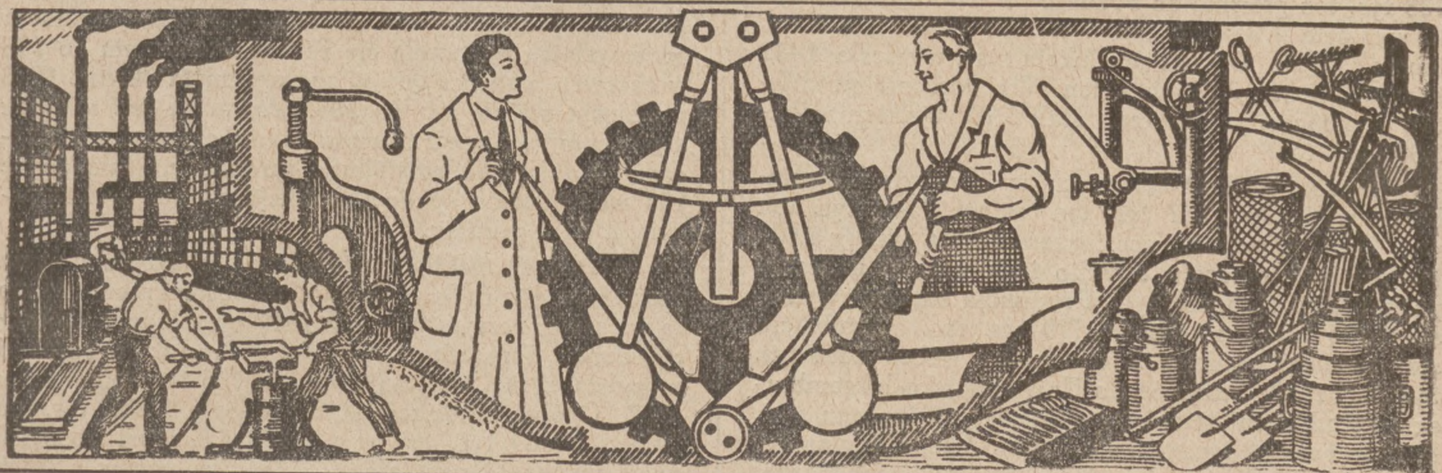
RYNEK METALOWY i MASZYNOWY

STAŁE DODATKI:

„ELEKTRO- I RADJOTECHNIKA" ◆ „POSTĘPY W PRZEMYŚLE" ◆ „DZIAŁ SAMOCHODOWY" ◆ „DZIAŁ ROWEROWY I MOTOCYKLOWY" ◆ „DZIAŁ BUDOWLANY, DRZEWNY I CERAMICZNY" ◆ „DZIAŁ MASZYN ROLNICZYCH"



PRZEDPŁATA kwartalna 4½ zł. + 40 gr. za dostawę franko w dom.

REDAKCJA i ADMINISTRACJA POZNAŃ, WIELKA 10. - TEL. 2277

Tygodnik abonować można na wszystkich pocztach w Państwie Polskiem. Ceny ogłoszeń i inne warunki zamieszczone są na stronie ostatniej.

Nr. 24 Poznań, 14 czerwca 1930 Rok X

Działalność światowego przemysłu ciężkiego

Według ostatnich danych sytuacja ciężkiego przemysłu w głównych centrach produkcji światowej przedstawiała się w sposób następujący:

Sytuacja przemysłu ciężkiego *W. Brytanji w roku 1929 była naogół pomyślna.* Wydobycie węgla wzrosło z 241.271 tys. ton w r. 1928 do 266.819 tys. ton w r. 1929. Wywóz węgla wyniósł blisko 78 milj. ton wobec 68 milj. ton. Fabrykacja koksu przekroczyła przypuszczalnie cyfry z roku 1928, a wydobycie rudy żelaznej niewątpliwie przewyższyło cyfry z roku 1928, wynoszące 11.442 tys. ton.

Wytwórczość angielskiego przemysłu żelaznego wzrosła w r. 1929. Wytwórczość surówki wynosząca 7.701 tys. ton, jest o 16.5 proc. wyższa, niż w r. 1929 i przedstawia najwyższą cyfrę osiągniętą od roku 1920. Produkcja stali surowej, wynosząca 9.809 tys. ton, jest zaledwie nieco niższa od rekordowego poziomu z roku 1917. Wytwórczość produktów wykończonych osiągnęła 7.763 tys. ton, przekraczając nieco poziom w 1927, uważany za bardzo wysoki.

Wywóz produktów żelaznych poprawił się zarówno w r. 1928 jak i 1929. W pierwszym roku wynosił on 4.328 tys. ton, a w r. 1929 — 4.449 tys. ton, podczas gdy przywóz obniżył się z 2.943 tys. ton do 2.862 tys. ton. Również wartość wywozu podniosła się o 40 proc. w stosunku do r. 1913, podczas gdy wzrost wartości przywozu wynosił zaledwie 23 proc., co wskazuje, że wywóz angielski coraz bardziej obejmuje produkty wykończone.

Wzrost produkcji żelaza nastąpił głównie dzięki dwom przyczynom: poprawie położenia przem. budowy okrętów i zmniejszeniu się konkurencji kontynentalnej. Metalowcy angielscy uważają ciągle, że przemysł ich znajduje się w niepomyślnem położeniu. Uzyskali oni jednak ostatnio znaczne odciążenie podatkowe, a równocześnie *w łonie angielskiego przemysłu metalowego odbywa się ruch koncentracyjny,* który jednak nie może przybrać tych rozmiarów, co np. w Niemczech, gdzie 80 proc. przemysłu metalowego leży w Zagłębiu Ruhry.

Działalność przemysłowa *Unji belgijsko-luksemburskiej* była w r. 1929 znaczna, jednakże *z końcem roku wystąpiły pewne niepomyślne objawy.* W przemyśle węglowym mimo większa wydajność, wydobycie się zmniejszyło wobec braku rąk do pracy. W przemyśle metalowym zwyżka płac, opału, oraz taryf transportowych uczyniła pewną zniżką cen eksportowych tem dotkliwszą. Równocześnie jednak przemysł metalurgiczny koncentruje się coraz bardziej.

Produkcja węgla wynosiła w roku 1929 jedynie 26.931 tys. ton wobec 27.543 tys. ton w roku 1928. Równocześnie jednak zwały na hałdach spadły z 1.008 tys. ton na 322 tys. ton. Wytwórczość koksu nieco wzrosła i wynosi blisko 6 milj. ton. Przywóz koksu głównie z Niemiec wynosi 3.405 tys. ton, wywóz zaś 738 tys. ton głównie do Francji. Wytwórczość surówki wyniosła 4.100 tys. ton w r. 1929 wobec 3.905 tys. ton w r. 1928. Ogólna produkcja stali wyniosła 4.432 tys. ton wobec 3.935 tys. ton. Wytwórczość produktów wykończonych żelaza i stali 3.707 tys. ton wobec 3.551 tys. ton.

Wydobycie rud żelaznych w księstwie Luksemburgu wynosiło 7.547 tys. ton wobec 7.027 tys. ton w r. 1928. Wysokie piece luksemburskie zużyły 5.900 tys. ton tego minerału, a nadto 4.600 tys. ton minerału pochodzenia francuskiego. Produkcja surówki wyniosła 2.906 tys. ton wobec 2.770 tys. ton. Produkcja stali surowej wyniosła 2.702 tys. ton wobec 2.567 tys. ton w r. 1928. Przywóz do Unji belgijsko-luksemburskiej produktów żelaznych wynosił 948 tys. ton w r. 1929 wobec 869 tys. ton w r. 1928. Z tej cyfry na surówkę przypada 674 tys. ton, głównie pochodzącej z Francji, Niemiec i Anglji. Eksport natomiast wyniósł 4.315 tys. ton zamiast 4.220 tys. ton w r. 1928.

Produkcja węgla *Zagłębia Saary* wynosiła w roku 1929 — 13.579 tys. ton wobec 13.107 tys. ton w roku 1928. Produkcja surówki wynosiła 2.105 tys. ton wobec 1.936 tys. ton w r. 1928, a 1.371 tys. ton w r. 1913. *Produkcja stali przekracza znacznie cyfry przedwojenne.* Wynosiła ona w r. 1929 — 2.209 tys. ton wobec 2.073 tys. ton w r. 1928 i 2.080 tys. ton w r. 1913.

Działalność przemysłowa Niemiec utrzymywała się na wysokim poziomie z początkiem r. 1929 dzięki rozszerzaniu zbytu zagranicą i ożywieniu przemysłu budowlanego. Od połowy roku jednak daje się zauważyć ogólne osłabienie produkcji. Wydobycie węgla wynosiło 163.437 tys. ton wobec 150.078 tys. ton w r. 1928. Przywóz węgla niewiele się zmienił; wynosił on 7.903 tys. ton, z czego 5.386 tys. ton pochodzenia angielskiego. Wywóz węgla wynosił 26.769 tys. ton. Przywóz rudy żelaznej wynosił w r. 1929 — 16.953 tys. ton wobec 13.794 tys. ton w r. 1928.

Ogółem *produkcja metalurgiczna wzrosła w roku 1929 w stosunku do roku 1928 o 13 proc. dla surówki, o 11½ proc. dla stali surowej i o 7 proc. dla wyrobów walcowanych.* Jednakże niemieckie organizacje badań ekonomicznych uważają, że na rynkach metalowych panuje od r. 1927 depresja i że pozornie pomyślne rezultaty r. ub. są jedynie wynikiem porównania z okresem obejmującem lokaut z listopada 1928, a także wskutek obfitych zamówień zagranicy aż do połowy roku 1929. *Sprzedaże na rynku wewnętrznym natomiast miały obniżyć się o około 10 proc. zarówno w r. 1928 jak 1929.*

Najważniejszym wypadkiem z końcem r. 1929 jest odnowienie biur sprzedaży na lat 10. Poszczególne biura centralizuje „Rohstahlgemeinschaft". Wobec ogólnego zniesienia kontyngentów produkcyjnych niemiecka produkcja stali jest obecnie ograniczona przez udział w Międzynarodowym Kartelu Stalowym oraz przez ochronę poszczególnych grup, która zakazuje przedsiębiorstwom tworzenia nowych gałęzi wytwórczości. Doniosły moment stanowi łączność wszystkich biur między sobą. Żadne biuro sprzedaży nie może samo przez się rozwiązać, w tym celu musi zapaść decyzja wszystkich producentów stali. *W ogólności dzięki działalności biur sprzedażnych koncentracja prowadzi do coraz silniejszej centralizacji produkcji metalowej w Zagłębiu Ruhry i nad dolnym Renem,* co niewątpliwie spowoduje dalsze zamknięcie poszczególnych fabryk.

W Stanach Zjednoczonych w pierwszych miesiącach r. 1929 zarówno konsumcja jak i produkcja szybko wzrastały. Tak więc biorąc za podstawę wskaźnik 100 jako przeciętny dla okresu 1923—25, produkcja przemysłowa podniosła się ze 116 w styczniu do 125 w czerwcu, podczas gdy w analogicznym okresie 1928 podniosła się ze 105 do 108. *Jednakże już w lipcu występuje osłabienie procesu produkcyjnego, a z końcem października gwałtowne załamanie,* tak, że ze 126 we wrześniu spada produkcja na 108 w listopadzie, a 95 w grudniu.

Przemysł metalowy był jedną z dziedzin życia gospodarczego najbardziej dotkniętą kryzysem. Mimo to w całości *rezultaty za rok 1929 były lepsze niż kiedykolwiek dotychczas osiągnięte.* Produkcja surówki wyniosła 43.078 tys. ton wobec 38.766 tys. ton w roku 1928. Ogólna produkcja stali wyniosła 57.048 tys. ton wobec 52.369 tys. ton w r. 1928. Eksport poczynił nowe postępy, wzrastając z 2.386 tys. ton w r. 1928 do 2.512 tys. ton. Równocześnie jednak przywóz zmniejszył się z 730 tys. ton w r. 1928 do 659 tys. ton w r. 1929.

Działalność przemysłu metalowego w r. 1929 była głównie podtrzymywana przez przemysł automobilowy (18 proc. konsumcji żelaza), kolej (17 proc.), przemysł budowlany (16½ proc.-, kopalnie (9½ proc.). *Produkcja automobili osiągnęła cyfrę bez precedensu 5.358 tys. automobili, wobec 4.359 tys. w r. 1928.*

Z początkiem r. 1930 przedsiębiorstwa metalurgiczne utrzymywały produkcję na poziomie odpowiadającem bieżącemu zapotrzebowaniu i dzięki temu każdy wzrost konsumcji przyniesie im natychmiast korzyści. Również pozycja tego przemysłu wzmocniła się dzięki nowym poważnym fuzjom, dokonanym w r. 1929 zarówno w kierunku pionowym jak i poziomym.

Konsumcja węgla we Francji w r. 1929 przekroczyła 90 milj. ton, poziom nigdy dotychczas nieosiągnięty. Przedstawia to wzrost o przeszło 10 milj. ton, albo 13 proc. wobec roku 1928. Wydobycie węgla we Francji wzrosło zaś w ub. roku o około 2½ milj. ton do przeszło 54 milj. ton, jednakże *kopalnie francuskie pokryły konsumcję krajową zaledwie w 60 proc. zamiast w 65.3 proc. jak w r. 1928.* Ogólne wydobycie rudy żelaznej osiągnęło 51 milj. ton. czyli 119 proc. cyfry osiągniętej w r. 1913. Wzrost produkcji został głównie zużyty na miejscu. Do źródeł surowca żelaznego metropolji należy dodać Afrykę Północną, której ogólne wydobycie wynosi 3.142 tys. ton.

Produkcja surówki w r. 1929 wynosi 10.364 tys. ton i przedstawia wzrost o 383 tys. ton czyli 3.8 proc. w stosunku do roku 1928, a 1.293 tys. ton, czyli 14.2 proc. w stosunku do r. 1913. Produkcja stali surowej wyniosła w r. 1929 — 9.700 tys. ton, co reprezentuje wzrost o 2 proc. w stosunku do r. 1928, a 38 proc. w stosunku do produkcji z r. 1913. Produkcja wyrobów wykończonych wyniosła w r. 1929 — 6.400 tys. ton wobec 5.800 tys. ton w r. 1928.

Jak widzimy z powyższego zestawienia, obejmującego najważniejsze światowe centra przemysłu metalowego, *rok 1929 był rokiem wzrostu i konsolidacji wytwórczości metalowej,* której dopiero z końcem roku zarysowujący się kryzys na rynkach światowych nie był w stanie zachwiać.

B. Rm.

Położenie przemysłu metalowego w kwietniu 1930 r.

(Według Instytutu Badania Konjunktur Gospodarczych i Cen.)

Wskaźnik wytwórczości wykazał w kwietniu lekki spadek (112.8 wobec 113.5 w marcu). Bezrobocie osiągnęło punkt kulminacyjny w końcu kwietnia, poczem rozpoczął się sezonowy spadek, zwykle występujący znacznie wcześniej. Dość szybki w ostatnich czasach spadek produkcji został zahamowany, na pewien czas przynajmniej. Kierunek, w jakim na dłuższą metę zmieniać się będzie wskaźnik produkcji, nie daje się w tej chwili przewidzieć, z uwagi na różnorodność sytuacji poszczególnych gałęzi. Nagromadzenie się zapasów, przy braku impulsu do dalszej produkcji w dotychczasowych rozmiarach w postaci zwiększonego napływu zamówień, utrzymuje się niemal we wszystkich działach. Pewne ożywienie ruchu budowlanego, którego można się spodziewać w okresie najbliższych miesięcy, powinno wpłynąć na wzrost produkcji w zakładach, dostarczających swych wytworów budownictwu mieszkaniowemu.

W kwietniu gałęzie związane z ruchem budowlanym odczuwały w całej pełni skutki kilkomiesięcznej ostrej depresji na rynku budowlanym. Zbyt blachy ocynkowanej podniósł się nieznacznie w porównaniu z marcem, podczas gdy zwykle następuje w tym okresie bardzo silny wzrost. Dopływ zamówień jest dość powolny, co powoduje znaczną ostrożność dyspozycyj przemysłu, wyrażającą się w zaopatrzeniu się w surowiec (blacha żelazna) na bardzo krótki okres produkcji, w stopniu znacznie mniejszym niż przed rokiem. Podobnież zbyt sanitarij, rur i kształtek zlewowych nie zwiększył się odpowiednio do normalnej tendencji sezonowej. Na poziomie z marca utrzymywały się zamówienia na odlewy ogrzewalnicze, zwykle wzrastające szybko w tym okresie.

W dziale *przedmiotów trwałej konsumcji domowej* sytuacja uległa dalszemu zaostrzeniu. Zbyt naczyń blaszanych emaljowanych obniżył się ponadsezonowo, stanowiąc niespełna 50 proc. w stosunku do roku ubiegłego, przyczem sprzedaż w kraju spadła silniej niż eksport, stanowiąc zaledwie 31 proc. sprzedaży z roku ubiegłego. Analogiczne przesunięcia nastąpiły w dziale naczyń żeliwnych, gdzie zamówienia przekraczają zaledwie trzecią część zamówień z kwietnia 1929 roku.

W fabrykach maszyn rolniczych sezonowo zlekka wzrósł zbyt, zmniejszając zapasy, spadły natomiast zamówienia, przy niezmienionym niemal poziomie produkcji.

Gałęzie pracujące na potrzeby *inwestycyj związków publiczno-prawnych* odczuwały silnie ich ograniczenie. Zbyt rur wodociągowych, który do marca niemal bez przerwy wzrastał (jeśli usunąć wpływ sezonu), w kwietniu opadł poniżej poziomu zeszłorocznego. Dopływ zamówień jest bardzo słaby już od początku roku, stanowiąc w kwietniu niespełna trzecią część w porównaniu z rokiem ubiegłym. Załamanie w rozwoju zbytu nie będzie więc zapewne krótkotrwałe. Z związku z ograniczeniem rozbudowy dróg żelaznych i mostów zamówienia na śruby, nakrętki i nity spadły silnie, stanowiąc 27 proc. w porównaniu z rokiem ubiegłym.

Ograniczenie zamówień na tabor kolejowy sprawiło, że fabryki utrzymywały poziom produkcji o kilkanaście procent niższy niż przed rokiem, podobnie jak w pierwszych miesiącach roku bieżącego.

Przyszłość mebli żelaznych w Polsce

Współczesny sposób zapatrywania na różne dziedziny życia spowodował zasadnicze zmiany w naszych gustach. Minęły czasy rokoko, baroku lub stylu naszych lat młodzieńczych. Nowoczesna architektura podkreśla w budownictwie mieszkań gładkie linje, jasność, przejrzystość form, oraz warunek spełnienia wszelkich wymogów higjeny. Wszelkiego rodzaju sprzęt, ściśle związany z urządzeniem wnętrz, nie wyłamuje się z pod tych ogólnych prawideł, które dotyczą nietylko formy, ale i tworzyw. Szerokie rozpowszechnienie zagranicą mebli żelaznych jest tego dowodem. Nim zajmiemy się tym gatunkiem mebli, podajemy krótko rozwój produkcji tej gałęzi przemysłu w innych krajach.

Kolebką mebli żelaznych są Stany Zjednoczone Ameryki. Tu już od wielu lat szerokie rzesze publiczności poznały się na zaletach tego rodzaju mebli. Przyjęły się szybko w restauracjach, hotelach, kinach, szpitalach, laboratorjach i kuchniach (które ze względów higjenicznych są uważane również za pewnego rodzaju laboratorjum). Specjalnie rozwinęło się używanie mebli żelaznych sporządzonych według zasad naukowej organizacji w lokalach handlowych i przemysłowych w formie etażerek, biurek, stolików, krzeseł, taboretów, kartotek, szaf do książek, ubrań i narzędzi. Wystarczy nadmienić, że w Ameryce 95 proc. wszystkich mebli biurowych wytwarza się z żelaza.

W Niemczech 10 proc. mieszkań stolicy, a 8 proc. Hamburga, Lipska i Monachjum posiada meble że-

lazne. Ostatnio specjalnie wielkiem powodzeniem cieszą się biało lakierowane kuchnie żelazne oraz urządzenia sklepowe i biurowe.

W Polsce powszechnie używane są od wielu lat jedynie łóżka żelazne. Odniedawna celowość używania również innych mebli żelaznych znajduje i wśród naszej publiczności coraz więcej zrozumienia i zwolenników. W stosunku do mebli drewnianych oznaczają się meble żelazne dużo większą trwałością i odpornością na zmiany temperatury i na wilgoć, będącą często powodem gnicia wzgl. wypaczania mebli drewnianych. Szczególnie cenną zaletą mebli żelaznych jest możność przestrzegania zasad higjeny przez łatwe ich mycie. Dzięki trwałemu olakierowaniu są one odporne na działanie sody, tłuszczu, oleju, benzyny itp. To też meble te powinny w pierwszej linji znaleźć zastosowanie tam, gdzie względy higjeny oraz celowość ich używania wysuwają się na plan pierwszy. A więc prócz szpitali, kuchni, piekarni, mleczarni, rzeźni, sklepów spożywczych, również zakłady przemysłowe, hotele, biura i szkoły wymagają zastosowania mebli żelaznych.

Przy masowej znormalizowanej fabrykacji, oraz uwzględnieniu potrzeb naukowej organizacji, meble żelazne znajdą zapewne, podobnie jak w innych krajach, również w Polsce szerokie rozpowszechnienie.

Lokomotywy polskie idą do Bułgarji

Generalna dyrekcja kolei bułgarskich rozpisze w najbliższych dniach przetarg na dostawę 20 lokomotyw — 10 pospiesznych i 10 osobowych.

Z rozpisanego przed kilku tygodniami przetargu na 30 lokomotyw, otrzymała zamówienie — jak już donosiliśmy — fabryka Cegielskiego S. A. w Poznaniu na 12 dziewięcioosiowych parowozów.

Pozostałe 20 mają być dostarczone w ciągu roku. Warunki płatności: 25% po udzieleniu zamówienia, 35% po odebraniu lokomotyw w Sofji i 40% 1 lipca 1932 r.

KOMUNIKAT.

Ruch na Wystawie wzmaga się z dniem każdym. Po ferjach świątecznych zgłaszają się znów liczne wycieczki szkół miejscowych, powiatu Bydgoskiego i powiatów innych, nawet dalszych.

W godzinach południowych ruch przeważnie słabnie, by po godz. 4-tej ożywić się wśród dźwięków doskonałej orkiestry 61 p. p. Wlkp., której koncerty są prawdziwą przyjemnością publiczności, zalegającej restaurację, cukiernię, stoiska dwóch browarów i cały cienisty i piękny park wystawowy.

Codziennie też rozmaite stowarzyszenia bydgoskie gromadzą się na Wystawie celem wspólnego jej zwiedzenia, co wobec ulg wycieczkom przyznanych umożliwia miłe i tanie spędzenie czasu, obejrzenie wystawy, wysłuchanie koncertu, prelekcji a ewentualnie także korzystanie z atrakcyj Wesołego Miasteczka.

Międzynarodowa Wystawa Komunikacji i Turystyki w Poznaniu

od 6-go lipca do 10-go sierpnia 1930 r.

UŁATWIENIE DLA GOŚCI ZAGRANICZNYCH PRZYBYWAJĄCYCH NA M. W. K. T.

Zawdzięczając interwencji Poselstwa R. P. we Wiedniu, uzyskano przez kancelarję kanclerza decyzję niezmiernie doniosłej wagi: wszyscy przejeżdżający przez Austrję, tak samo jak i wyjeżdżający z Austrji lub powracający do niej, o ile wykażą się legitymacją wstępu na Międzynarodową Wystawę Komunikacji i Turystyki w Poznaniu, będą zwolnieni z wizy wjazdowej i przejazdowej.

Jest to dla cudzoziemców, przybywających na M. W. K. T. przez Austrję, nader wielkiem ułatwieniem, nietylko bowiem dzięki tej decyzji rządu austrjackiego, każdy obcokrajowiec zaoszczędzi pieniądze, jakieby musiał wydać na opłacenie wizy, lecz ponadto będzie zwolniony, jadąc do Polski, od zabierających sporo czasu formalności wizowych, o ile posiadać będzie kartę wstępu na M. W. K. T. w Poznaniu.

M. W. K. T. A RAID AWJONETEK.

Mając na uwadze Międzynarodową Wystawę Komunikacji i Turystyki w Poznaniu, Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej poczynił starania, by w trasę międzynarodowego raidu awjonetek, który przewidywał pierwotnie lądowanie li tylko w Krakowie i w Warszawie, wprowadzić również Poznań.

Starania te zostały uwieńczone pomyślnym skutkiem: Aeroklub niemiecki — organizator tego raidu — doniósł Aeroklubowi Rzeczypospolitej Polskiej, że trasa przez Polskę prowadzić będzie przez lotniska Poznania i Warszawy, gdzie odbędą się obowiązkowe lądowania awjonetek.

Ten międzynarodowy raid awjonetek, w którym udział brać mogą wyłącznie samoloty sportowo-turystyczne, będzie niewątpliwie daleko większą atrakcją, aniżeli nawet Lot Małej Ententy i Polski (który rozpocznie się w dniu 11 sierpnia), bowiem do międzynarodowego raidu awjonetek zgłosi się zapewne przeszło 100 zawodników, podczas gdy w Locie Małej Ententy i Polski maksymalnie dopuszczalna ilość samolotów wynosi 24.

Start międzynarodowego raidu awjonetek z Berlina ustalono na dzień 20 lipca br.

Starania Dyrekcji M. W. K. T., aby w związku z Wystawą termin Lotu Małej Ententy i Polski został nieco przyspieszony i przypadł też w okresie trwania M. W. K. T., okazały się nie do zadośćuczynienia, gdyż międzynarodowy raid awjonetek „technicznie" będzie zakończony w Berlinie dopiero około 7 sierpnia b. r., a szereg pilotów Małej Ententy i Polski, uczestniczących w locie 11 sierpnia, uczestniczy też w międzynarodowym raidzie awjonetek.

Budowlany.

Targi i Wystawy w roku 1930



6 lipca do 10 sierpnia — Międzynarodowa Wystawa Komunikacji i Turystyki — Poznań
31 sierpnia do 7 września — Wystawa rzemiosła i przemysłu ludowego — Równo
2 września do 16 września — Targi Wschodnie — Lwów
14 września do 28 września — Targi Północne — Wilno
7 września do 14 września — Jesienne Targi Wiedeńskie
8 września do 21 września — Międzynarodowa Wystawa Skór — Berlin
3 maja do 1 października — Międzynarodowa Wystawa w Liège
8 czerwca do 23 czerwca — XII. Międzynarodowe Targi w Padwie
31 maja do 30 czerwca — Międzynarodowa Wystawa Kulinarna w Zurychu
31 maja do 30 września — Wystawa futer i łowiectwa — Lipsk — (Internationale Pelzfach-Ausstellung — Leipzig)
8 czerwca do 14 lipca — Wystawa czeskich kamieni szlachetnych w Turnowie (Czechosł.(
19 czerwca do 24 czerwca — Wystawa Stockholmska — Stockholm (Szwecja)
4 sierpnia do 10 sierpnia — Ogólna Wystawa Szwedzka — Malmö (Szwecja)
16 sierpnia do 22 sierpnia — XI. Targi w Libercu (Reichenberg)

Kronika gospodarcza

PRODUCENCI CYNY CHCĄ ZAMKNĄĆ SWE ZAKŁADY NA DWA MIESIĄCE.

Związek Producentów Cyny rozważa plan zamknięcia wszystkich zakładów na świecie na okres dwóch miesięcy, celem zmniejszenia produkcji, zamiast dotychczas proponowanego częściowego ograniczenia wytwórczości.

Większość producentów wyraziła już swą zgodę; niewiadomo jedynie, jak się zachowają drobni przedsiębiorcy chińscy.

NAFTA I BENZYNA SOWIECKA ZAGRAŻAJĄ INTERESOM NASZEGO PRZEMYSŁU.

Według dokonanych w tych dniach obliczeń w ciągu ostatnich trzech miesięcy nadeszło znowu do Polski 6 cystern benzyny oraz 10 cystern nafty sowieckiej, przyczem benzyna kierowana była drogą morską via Hamburg i Zbąszyn, nafta zaś nadchodziła przez granicę lądową, a odbiorcami jej byli składnicy na Kresach Wschodnich. W najbliższym czasie przytem spodziewane jest nadejście dalszych transportów, gdyż kupcy z Kresów zdążyli już zawrzeć z przedstawicielami Sowietów umowy na dostawę większych ilości nafty. Sprawa ta budzi wśród naszych przemysłowców naftowych nader poważne obawy, gdyż eksport sowiecki poczyna coraz więcej konkurować na rynkach polskich z naszemi przetworami ropnemi, co przychodzi mu tem łatwiej, że istniejące dotąd cła nie mają bynajmniej dość ochronnej wysokości. W kołach rzeczoznawców wyrażają przekonanie, że jedynie wzniesienie odpowiedniej barjery celnej może uchronić nasz przemysł od ujemnych skutków walki konkurencyjnej na rynkach własnych. (Iskra.)

ULGI PODATKOWE W HANDLU METALOWYM.

Ministerstwo Skarbu wydało zarządzenia, przyznające ulgi w podatku przemysłowym od obrotu dla handlu odpadkami metali półszlachetnych, jak cynk, cyna, ołów, aluminjum itd.

Metale te zostały uznane jako surowce niezbędne dla przemysłu krajowego.

Handel temi artykułami obciążony będzie jedynie półprocentową stawką podatku przemysłowego od obrotu, przy sprzedaży hurtowej przy skupie zawodowym, oraz dla samoistnych przedsiębiorstw wykonywania dostaw.

PODATEK OBROTOWY PRZY EKSPORCIE DO W. M. GDAŃSKA.

Od chwili wprowadzenia podatku obrotowego, stała się aktualna kwestja, jak należy traktować wywóz z Polski na terenie W. M. Gdańska, czy jako eksport zagraniczny, czy też jako obrót wewnętrzny. Sprawa ta zasadniczo dotychczas jeszcze nie została rozstrzygnięta, a kupcy i przemysłowcy, eksportujący do W. M. Gdańska musieli opłacać najwyższe stawki. Obecnie Komisja Podatkowa Izby Przemysłowo-Handlowej zajęła się rozpatrzeniem tego zagadnienia, które zostanie poruszone na specjalnem posiedzeniu Komisji. Izba na podstawie wyników prac Komisji opracuje odpowiedni wniosek, z którym wystąpi do Ministerstwa Skarbu, domagając się uregulowania tej kwestji. Zagadnienie jest trudne do rozwiązania, albowiem zazębiają się tu interesy gospodarcze i polityczne.

PRZYSZŁOŚĆ POLSKI NA MORZU.

Znamienna rezolucja Izb Przem.-Handlowych.

Na Zjeździe Izb Przemysł.-Handlowych uchwalono m. in. następującą rezolucję:

„Związek Izb Przemysłowo-Handlowych Rzplitej Polskiej, pragnąc dać dowód najwyższego zainteresowania gospodarczego dla problemów polskiej polityki morskiej i rozwoju własnego portu, postanowił odbyć Zjazd w Gdyni.

Ufając niezłomnie w przyszły rozwój stosunków międzynarodowych na podłożu pokojowego współzawodnictwa kulturalnego, Zjazd zmuszony jest jednak w obliczu realizacji bojowego programu wzmocnienia niemieckiego wschodu z całym naciskiem podnieść potrzebę utrzymania równowagi sił w drodze programowego wzmocnienia polityki gospodarczej państwa polskiego, dla naszych ziem północno-zachodnich, a więc Pomorza, którego gospodarczy rozwój najściślej łączy się z zapewnieniem naszemu państwu trwałych podstaw jego polityki morskiej, niezależności handlu zagranicznego i rozwoju Gdyni.

JESIENNE TARGI WIEDEŃSKIE.

Jesienne Targi Wiedeńskie odbędą się w okresie 7—14 września 1930, a zatem bezpośrednio po zamknięciu Jesiennych Targów Lipskich.

W związku z powyższem termin t. zw. uprzywilejowanych zgłoszeń na stoiska upływa z dniem 31 bm., ogólny zaś termin zgłoszeń z dniem 30 czerwca rb. Adres Dyrekcji Targów „Wiener Messe, A.-G., Wiedeń I, Museumstr. 1".

Upadłości i odroczenia wypłat

Odroczenia wypłat.

Saul Gliner, skład zegarów, Warszawa, ul. Twarda 13, uzn. upadł. z przymusem osobistym. Komisarz. jest sędzia Stefan Buszczyński, kurat. adw. M. Zygelberg, ul. Miodowa 9.

Biuro Urządzeń Rolnych Kółek Rolniczych, Warszawa, ul. Zielna 19, adw. M. Gintowt i B. Machnicki, syndycy masy wzywają na zebranie 3, 4 i 6 czerwca rb.

Stanisław Ehrenpreis, fabr. fajansu w upadł., syndycy adw. Lucjan Altberg i Kazimierz Rzepecki wzywają na zebr. 7 i 18 czerwca rb.

Ludwik Gloch, zakł. stolarskie, Warszawa, ul. Kowieńska 7, do 5 sierpnia rb., nadz. adw. Stanisław Malewski, Warszawa, ul. Marszałkowska 40.

Zenopol, Tow. Akc. Rolniczo-Przemysł w upadł., syndyk adw. R. Minasowicz.

Warsz. Tow. Technika i Budowa, Sp. z o. p., Warszawa.

Upadłości.

Tres, przedsięb. instal. w Katowicach, ul. Staszica, uzn. upadł. Zarz. masy jest Tadeusz Niwiński, ul. 3 Maja.

Kopalnia Polska, Sp. Akc. w Katowicach, ul. Gliwicka 10, uzn. upadł., zarz. masy Jan Nowakowski, ul. Młyńska 3.

Aleksander Lewinson-Gorski, właśc. zakł. elektr.-radjow. pod firm. Allego, Warszawa, ul. Wilcza 29-a, uznany upadłym, syndyk adw. Stanisław Koziołkiewicz, ul. Wilcza 45.

Eljasz Rymer, skład elektrotechn., Warszawa, ul. Twarda 4, uzn. upadł. Komisarzem jest sędzia K. Ambroziewicz, kurat. St. Szapiro-Starnecki, ul. Zielna 31.

Tow. Handlu Materj. Budowl., Warszawa, ul. Krak. Przedm. 6 w upadłości, adw. Wilhelm Rippel, Warszawa, ul. Kredytowa 9.

Z REJESTRU HANDLOWEGO

BANK KRATOCHWILL & PERNACZYŃSKI W POZNANIU.

Do rejestru handlowego powyższej jawnej spółki handlowej prowadzonej dotychczas przez p. Zofję Kratochwillową i p. Bohdana Kratochwilla, zostali zapisani jako osobiście odpowiedzialni współwłaściciele banku: p. Dyrektor Dr. Andrzej Rozmiarek i p. Konsul Paweł Mrozowski.

IMPORT - EKSPORT

(t) Firma perska pragnie importować z Polski wyroby emaljowane.

*

(t) Firma bułgarska pragnie importować z Polski następujące artykuły: maszyny chłodnicze, heblarki, maszyny do obróbki blachy, urządzenia dla rzeźni, tokarki.

*

(t) Firma turecka pragnie przejąć przedstawicielstwo firm polskich na różnego rodzaju artykuły.

*

(t) Firma perska pragnie nawiązać stosunki handlowe z polskimi eksporterami i importerami.

*

(t) Firma z Indyj pragnie importować z Polski następujące artykuły: nici, przędzę, tekturę, sodę kaustyczną, sól glauberską, terpentynę, biel cynkową, zapałki, klej kostny, cement, podkłady kolejowe, meble gięte, mączkę kartoflaną etc.

? Skrzynka zapytań ?

z dziedziny porad fachowych i źródeł zakupów.

UPRASZA SIĘ O PODANIE ADRESU:

Nr. 5243. fabryki, wyrabiającej naczynia szklane żeberkowe do akumulatorów radjowych.

Nr. 5382. firm, które produkują płytki do kopiowania (zwilżania).

Nr. 5388. zastępcy na amerykańskie opony samochodowe „Millera".

Nr. 5435. firmy, która dostarcza drzewo do robót piłeczkowych (Laubsägeholz).

Nr. 5437. fabryki wyrobów gumowych np. gumy bilardowej.

Nr. 5470. firmy, wyrabiającej dzwonki do rowerów.

Nr. 5473. fabryki, wyrabiającej areometry lewarowe do mierzenia gęstości kwasu stosowanego do akumulatorów.

Nr. 5480. firmy dykt i fornierów w Ameryce Północnej.

Nr. 5522. firmy, mającej przedstawicielstwo na motocykle.

Nr. 5525. firmy, dostarczającej bębny benzynowe.

Nr. 5532. firmy, dostarczającej przesuwacze krążkowe (Rollbank).

Nr. 5540. firmy, dostarczającej maszynę do podnoszenia spuszczonych oczek w pończochach.

Nr. 5541. firmy, dostarczającej kluczyki do walizek.

Nr. 5544. firmy dostarczającej przybory do gaszenia ognia np. sikawki, gaśnice pianowe, węże tłoczone do sikawki, bosaki, tłumnic oraz wiadra parciane.

Nr. 5545. fabryki lub firmy mogącej dostarczyć nakrętki stalowe do samochodów z gwintem i bez.

Nr. 5552. fabryki, dostarczającej pompki do rowerów i t. p.

Nr. 5553. firmy, dostarczającej nowoczesne urządzenia do wyrobu świec stearynowych z wewnętrznemi kanalikami, pochłaniającemi nadmiar stapiającej się stearyny przy paleniu świecy.

Nr. 5555. firmy, dostarczającej magneta do motorów 1-cylindrowych, rotacyjne o wysokiem napięciu.

Nr. 5557. firmy dostarczającej wosk szelakowy, kandalila, japoński, kalafonję, cerezynę, potaż, potaż żrący i granulowany, nigrozynę rozpuszczalną w wodzie odporną na ług, amonjak, sodę krystaliczną, terpentynę, namiastki terpentyny, farby ziemne, naczynia do napełniania pasty, staniol i boraks.

Nr. 5559. firmy dostarczającej zamki, spinki z czerwonym krzyżem do pasków dla służby sanitarnej.

Nr. 5562. firmy, dostarczającej części zapasowe i sprężyny do automatycznego zamykacza drzwi „Comet".

Nr. 5574. firmy, mogącej dostarczyć w większej ilości stalowych spinaczy (Wellenband) 5 m/m wysokie i 20—25 m/m długie. Spinacze te mają służyć do spajania deszczułek na dno do beczek.

Nr. 5575 Fabryki, wyrabiającej klucze do zamków meblowych wszelkiego rodzaju i do kłódek automatycznych.

Nr. 5576. fabryki, wyrabiającej kłódki automatyczne (automatische Hangschlösser) nr. 114, 214, 315, 415.

Nr. 5577. firmy, mogącej dostarczyć maszynę do gięcia kolan do rur dymnych ewtl. z narzędziami.

Nr. 5580. Fabryki, wyrabiającej maszynki nożne i ręczne do wyrobu sznurowadeł.

Nr. 5582. Kto dziurkuje przeciągadła do drutów, które już były używane?

Z życia placówek przemysłowo-handlowych

„Metalina" niezawodna farba krajowa chroniąca od rdzy

Ileż to gatunków rdzychronnych farb spotykamy na rynku naszym krajowym a wszystkie one w wyższym lub mniejszym stopniu odpowiadają swemu przeznaczeniu. Byłoby też w uwzględnieniu istniejącego zapotrzebowania wszystko w porządku, gdyby w obiegu handlowym nie przeważały fabrykaty obcokraj. z wielką krzywdą dla doskon. i gatunkowo wyższych farb wyrobu polskiego, które ku najzupełniejszemu zadowoleniu i że świetnym rezultatem stosuje się zagranicą. Pocóż nam tedy sprowadzać rdzychronne farby z fabryk obcych, gdy posiadamy renomowane w tym dziale fabrykaty własne i zbytecznie działać na niekatywność bilansu krajowego.

Jak wiadomo, od najdawniejszych już lat konstrukcje żelazne wszelkiego rodzaju jak: mosty, zbiorniki, cysterny, kotły, maszyny itd. powleka się farbami olejnemi i lakierami, które w specjalnem zestawieniu stanowią środek zapobiegawczy przeciw rdzewieniu. Z tej też przyczyny zapotrzebowanie na tego rodzaju farby jest znaczne.

Rdzychronne farby dobrego gatunku odznaczać się muszą następującemi zaletami: nieprzepuszczalnością gazów i wilgoci czyli pary wodnej, elastycznością i odpornością powłoki na działania mechaniczne, odpornością na zmiany temperatury, wreszcie należytą przyczepnością i przyleganiem do żelaza oraz nie mogą one zawierać składników podlegających rozkładowi wskutek działania wody. Powłoka dobrej farby chroniącej od rdzy nałożona na konstrukcję żelazną powinna wytrwać przynajmniej na przeciąg **pięciu lat.**

Otóż wszystkim tym warunkom odpowiada w całej pełni **„Metalina"**, prawnie zastrzeżona farba mostowa chroniąca od rdzy, wytwarzana przez powszechnie znaną **Wytwórnię Farb Piotr Mikolasch i Sp. we Lwowie. „Metalina"** sporządzona jest ze składników, które działają hamująco na tworzenie się rdzy, obok składników obojętnych i nieczułych na wilgoć i wpływy atmosferyczne. Jest ona farbą bardzo trwałą a skutkiem tego tanią, bowiem objekty malowane „Metaliną" uchronione są przed zniszczeniem skutkiem rdzy jak wykazała praktyka na przeciąg 6—8 lat. Dowodem wysokiej wartości jakościowej jest fakt, że przy malowaniu większych objektów, udziela firma pięcioletniej gwarancji na trwałość „Metaliny", o ile malowanie dokonano ściśle według przepisu.

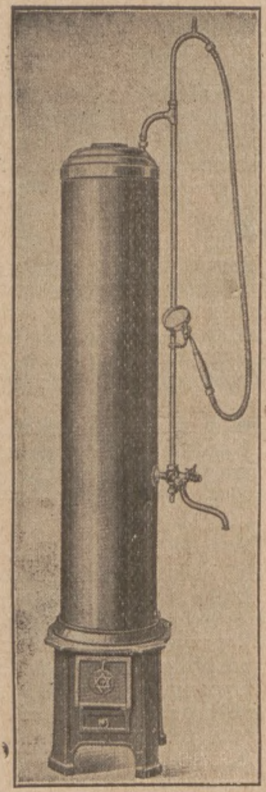
Nic przeto dziwnego, jak wspomnieliśmy już wyżej, że „Metalina" konkuruje skutecznie z najprzedniejszemi podobnemi fabrykatami zagranicznemi i eksportowaną bywa do Czechosłowacji, Austrji, Węgier oraz innych krajów.

Generalne zastępstwo posiada firma **H. Spira w Szczakowej w Małopolsce**, która interesowanym służy wszelkiemi informacjami, jako też załatwia każde zlecenia w terminie najkrótszym i na dogodnych warunkach przyznanych przez centralę fabryczną.

—p—

NICKELWERK Sp. Akc.

PARUSZOWICE G. ŚL.



polecają swe pierwszorzędne

Piece kąpielowe

z blachy czysto miedzianej

dostosowane do palenia węglem lub drzewem

około	12	13	14" ∅
„	315	340	365 mm ∅
„	100	120	140 ltr.

Deseń No. 101 brunirowane na kolor bronzowy
Deseń No. 102 błyszcząco klepane (młotkowane)
Deseń No. 103 młotkowane, kolor starej miedzi
Deseń No. 104 młotkowane w paskach, kolor błyszczącej miedzi
Deseń No. 105 z rowkami, kolor błyszczącej miedzi.

Piece te zaopatrzone są w Ia niklowane mosiężne baterje, w prostopadłą rurę odpływową i w półskośny natrysk. Na życzenie dostarcza się zamiast nieruchomego metalowego natrysku, ruchomy wąż metalowy z ręcznym natryskiem i zahaczeniem (za dopłatą).

Piece wysyła się w specjalnych skrzyniach bez zarzutu opakowane. Skrzynie przyjmuje się z powrotem za policzeniem $^2/_3$ wartości, przy zwrocie tychże franco. Dostawa natychmiastowa ze składnicy.

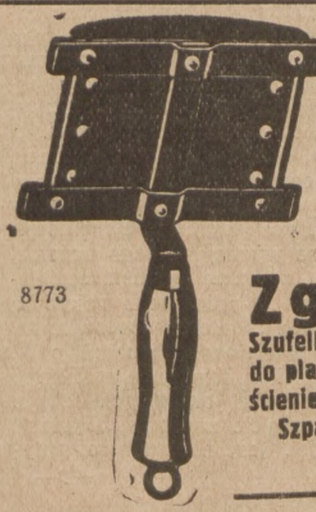
W wypadkach gdzie specjalnie zależy na taniości, służymy piecami prima lakierowanemi z płaszczem cynkowym, miedzianą rurą opałową i miedzianem dnem, z obręczą niklową środkowo-czołową.

Wszelkie zapytania załatwiamy bezpośrednio. 8667

Redakcja pisma służy bezinteresownie Szan. Abonentom swoim chętnie wszelkiemi informacjami

w sprawie krajowych źródeł zakupu

Wszelkie życzenia w tym kierunku prosimy skierować do redakcji pisma.



8773

WIELKOPOLSKA FABRYKA WYROBÓW METALOWYCH

POZNAŃ

Łazarska nr. 2. Tel. 6340

Zgrzebła do koni i bydła.

Szufelki do węgli i śmieci - Blachy do placka - Haki do łóżek - Pierścienie do kos - Grabie żelazne - Szpadelki i grabki dziecięce Uszka do obrazów.

Bracia Lilpop, Szulc i S-ka

Sp. z ogr. odp.

dawniej SIEREDZKI & SZULC

Centrala Maszyn i Narzędzi

Rok założenia 1904

Telefon 3450 Poznań, Św. Marcin 43 Telefon 3480

Polecają do natychmiastowej dostawy ze składu: Obrabiarki do drzewa i metalu. Maszyny blacharskie. Nożyce i dziurkacze do blachy. Narzędzia pneumatyczne. Pilniki krajowe i zagraniczne. Wszelkie narzędzia Łożyska kulkowe i samosmarujące oraz wszelkie części transmisyjne. Pasy skórzane i z sierści wielbłądziej. Tarcze i wyroby szmerglowe, krajowe i zagraniczne. Artykuły techniczne. Aparaty do spawania. Stal do różnych celów 8414

Wszelkie piły do drzewa wyrobu Friedenshütte

Rury gazowe i kotłowe. Oryginalne szwajcarskie łączniki marki + GF +. Armatury, artykuły instalacyjne, śruby i nakrętki

Kierownictwo fachowe.

Usługa sprawna **Ceny umiarkowane**

Wielkopolska Centrala Żelaza

7366

Estereich i Kaczmarek

Poznań, ul. Św. Marcina 21

TELEFONY BIURA: 30 21, 33 57, 40 05. TELEFON SKŁADN.: 33 48

Dostarcza ze składu we wszystkich wymiarach i gatunkach:

Żelazo, bednarkę, dźwigary, stal resorową i narzędziową, blachy żelazne, cynkowe, ocynkowane i białe, narzędzia rolnicze, buksy, osie, podkowy, podkowce, rury gazowe i łączniki do tychże, gwoździe zwyczajne i fasonowe, emalję, garnki żelazne, ocynkowane wiadra, szpadle, szufle, widły, grabie, dziabki, kosy, sierpy oraz materjały budowlane, jak: cement, wapno, gips, trzcinę itd.

Świderki spiralne ze stali narzędziowej i szybkotnącej „BAILDONA"

Łańcuchy dla celów gospodarczych i wędzidła.

Motocykle i samochody sportowe „DKW"

Największą na kontynencie fabryką specjalizującą się w fabrykacji motocykli, to zakłady DKW, o których powstaniu i rozwoju informowaliśmy swego czasu czytelników naszych. DKW motocykle eksportowane do wszystkich kulturalnych krajów świata, są również i u nas w Polsce najbardziej rozpowszechnione, znajdując licznych zwolenników pośród sportowców. I wszędzie, gdziekolwiek chodzi o złożenie dowodów wytrzymałości maszyny bądźto na chyżość biegu, niezawodność mechanizmu, czy odporność na zły stan dróg, DKW motocykle zdobywają palmę pierwszeństwa.

W niedzielę, dnia 8 czerwca odbyły się na rok bieżący przewidziane największe wyścigi motocyklowe w Polsce które zakończyły się nowym wspaniałym sukcesem motocykli „DKW". Motocyklista p. Bauhofer, wśród elity jeźdźców polskich i zagranicznych i przy udziale maszyn najwybitniejszych światowych fabryk motocyklowych zdobył największą nagrodę Grand Prix Polski na motocyklu „DKW". Wspaniałe to zwycięstwo, odniesione w trudnych warunkach jest nowym dowodem, że motocykle „DKW" są rzeczywiście odpowiednie i dobre także na polskie drogi.

Prócz motocykli wspomniana fabryka buduje również samochody sportowe i osobowe, które w konstrukcji swej jednoczą wszystkie najnowocześniejsze zdobycze techniczne współczesnego automobilizmu. Dowodem zdolności konkurencyjnej i na tem polu jest fakt, że elegancki i rasowy samochód sportowy „DKW" kosztuje tylko 7.300 zł a nabyć go można na warunkach bardzo dogodnych.

Generalne zastępstwo „DKW" na Polskę spoczywa w rękach firmy **„Polmotor" Henryk Linke i S-ka w Poznaniu, przy ul. Zwierzynieckiej 8,** na co interesowanym i czytelnikom naszym zwracając uwagę, polecamy zarazem firmę „Polmotor" najszerszemu poparciu. —p—

Samochody „Tatra" uwieńczone stałemi zwycięstwami

Zaledwie początek tegorocznego sezonu letniego i zapowiedzianych w różnych dzielnicach kraju konkursów, raidów, wyścigów a wszędzie, gdzie staną do współzawodnictwa wozy samochodowe marki „Tatra", zdobywają nagrody względnie pierwsze miejsca. I tak w konkursie na najmniejsze zużycie paliwa w dniu 4 maja r. b. zdobyła „Tatra" pierwszą nagrodę w ogólnej klasyfikacji i pierwszą nagrodę w swej kategorji zużywając na przestrzeni 100 kilometrów jedynie 4,90 litrów benzyny. W dniach od 26 do 29 maja odbywał raid wołyński na przestrzeni 980 kilometrów. W raidzie tym dobrze obsadzonym, gdzie znaczną była konkurencja i do współzawodnictwa stanęły wozy różnych w Polsce zastąpionych marek, brał również udział p. **Marynowicz na czterocylindrowej „Tatrze"**, i zdobył dwie pierwsze nagrody i złotą plakietę. Teren Wołynia nie obfituje w sieci dobrych dróg, tem uciążliwszą była jazda wymagająca od wozu dużo wytrzymałości i odporności, tem też chlubniejszem było zwycięstwo.

Samochody „Tatra" nabyć można w składzie fabrycznym **„Tatra-Auto" w Poznaniu, przy ul. Kantaka 7.** Interesentom zaleca się zwiedzenie składu fabrycznego i stałej imponującej wystawy samochodów „Tatra". —p—

Motocykle Ariel i Matchless

Polski przemysł motocyklowy jest dopiero w stadjum zaczątków i choć pierwsze jego, wcale już dojrzałe owoce oglądaliśmy na zeszłorocznej P. W. K., to wytwórczość ilościowa daleką jest, by pokryć choć w znacznej części zapotrzebowanie naszego rynku. Z tej też przyczyny, korzystając z otwartych drzwi importu, niemal wszystkie światowe fabryki motocykli współzawodniczą na naszym rynku o zdobycie zbytu dla swych fabrykatów. — Między licznemi fabrykatami spotykamy także znane ze swej doskonałej i silnej konstrukcji motocykle marki **„Ariel" i „Matchless"**, które wprowadziła na rynek polski f-ma **Kazimierz Falkiewicz w Poznaniu.** Składnica jej mieści się przy ul. **Dąbrowskiego 79.** I przyznać trzeba że mimo silnej konkurencji, f-a Falkiewicz zdobywa coraz liczniejsze grono odbiorców korzystających z dogodnych warunków nabycia maszyny przedniej i renomowanej marki. — Na życzenie, wysyła wymieniona placówka handlowa cenniki bezpłatnie.

Na czas sezonu

Szanownym Czytelnikom naszym, szczególnie zaś p. kupcom branży maszyn i narzędzi rolniczych przypominamy uwadze, polecając zarazem poparciu **Fabrykę maszyn rolniczych i odlewnię żelaza Bracia Malak w Żninie** w Województwie Poznańskiem. Firma wymieniona w seryjnej masowej produkcji buduje jako specjalność kopaczki **„Gwiazda B"** do kopania ziemniaków, które dla praktycznej swej budowy oraz przystępnej ceny znajdują wśród rolników bardzo chętnych nabywców i są maszyną powszechnie znaną. Drugim czołowym artykułem wytwarzanym także seryjnie, to młocarnie cepowe „Ideał" na łożach kulkowych z hamulcem bębnowym, nadające się doskonale dla średnich i mniejszych gospodarstw. Duży popyt i łatwy zbyt tych maszyn powiększa znacznie obroty pp. kupców, dlatego młocarnia „Ideał" znajdować się winna na składzie w każdym handlu maszyn i narzędzi rolniczych. — Z dalszych przez firmę Bracia Malak dostarczanych maszyn i sprzętów wymienić jeszcze wypada przodki **„Naprzód" do żniwiarek**, całe z żelaza kutego o wysokich kołach biegowych, sieczkarnie, maneże, siekacze do buraków i magle.

Omawiana placówka wytwórcza jest na wymienione maszyny i sprzęty jednem z najkorzystniejszych źródeł zakupu dla odsprzedających. —p—

Zaprawa cementowa Hydrofuge „Castor"

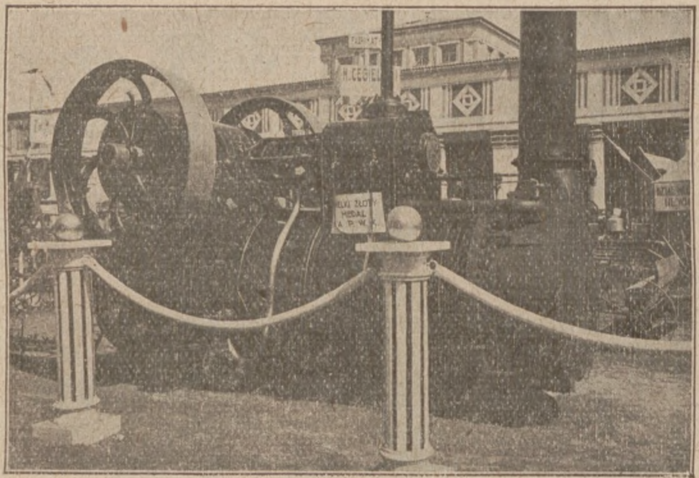
Wprowadzona na rynek polski przez **Przedsiębiorstwo Budowlane Maurycy Karstens w Warszawie, ul. Koszykowa 7** zaprawa cementowa **Hydrofuge „Castor"**, dla wysokich jej zalet znajduje w Polsce, podobnie jak w innych krajach w budownictwie coraz większe zainteresowanie. Domieszka do cementu Hydrofuge „Castor" nagrodzoną została na Wystawie Budowlanej podczas VI Międzynarodowych Targów Wschodnich we Lwowie w roku 1926 **złotym medalem** a prócz tego posiada równie wysokie odznaczenia także z innych wystaw zagranicznych. Wymieniona zaprawa jak rzadko który podobny fabrykat zabezpiecza od wilgoci, przeciekania, wstrzymuje ciśnienie wody we wszystkich przypadkach jak n. p. przy izolacji rezerwuarów, murów, kanałów, basenów, tuneli, tarasów, fasad, szczytów oraz fundamentów itd. Dzięki uzyskaniu nadspodziewanych wyników w uszczelnianiu murów budowli na- i podziemnych, dostawca zaprawy cementowej „Castor" otrzymuje z różnych stron wyrazy pełnego uznania. Jak na wstępie już wspomnieliśmy, zaprawę tę dostarcza firma **Maurycе Karstens** w Warszawie a prócz tego nabyć ją można również: w **Poznaniu** w firmie „Materjał Budowlany", ul. Seweryna Mielżyńskiego 23 — **w Katowicach** u inż. p. K. Wretowskiego, ul. Gen. Zajączka — i w **Krakowie** w Biurze „Kastor" przy ul. Kleparz 5. Dogodna organizacja zbytu umożliwia każdemu interesentowi nabycie zaprawy „Castor", która w uwzględnieniu jej wartości, jest stosunkowo przystępną w cenie. —p—

POSTĘPY W PRZEMYŚLE

O konieczności ograniczenia importu maszyn zagranicznych produkowanych w kraju

Polska produkcja przemysłowa, mimo trudne warunki gospodarcze i ogólne zniszczenie fabryk, w ciągu pierwszych kilku lat samodzielnej egzystencji państwowej, podniosła się do stanu równowagi, by w latach następnych nietylko udoskonalić swą produkcję, lecz rozszerzać ją, i obejmować coraz to nowe dziedziny.

Był to okres czasu, kiedy produkcja zagraniczna szczególniej w zakresie maszyn, wszechwładnie panowała na rynkach polskich, nasz bowiem przemysł rodzimy dźwigał się dopiero z upadku. W miarę jednak swego rozwoju mógł krajowy przemysł z coraz większem powodzeniem wypierać z rynków polskich wyroby przemysłu obcego i to nawet w tych dziedzinach, w których dopiero lata ostatnie przyniosły zapoczątkowanie produkcji.



Lokomobila wyrobu krajowego wystawiona na Międz. Targach w Poznaniu.

Do jednej z najmłodszych może gałęzi polskiej wytwórczości należy budowa lokomobil przemysłowych, doniedawna wyłącznie sprowadzanych z Niemiec, Anglji i Szwecji, ponieważ w Polsce niewiele ich produkowano.

Gdy jedna z fabryk krajowych zaangażowała poważne kapitały w inwestycje i wypuściła ze swych zakładów pierwsze lokomobile przemysłowe, szeroki ogół odbiorców tych maszyn przyjął fakt ten do wiadomości i wydawało się, że ta dziedzina wytwórczości spotka się z jak najdalej idącem poparciem, że zrobi się wszystko, by tylko zapewnić jej jak najlepsze warunki rozwoju.

Od tego czasu upłynęło już kilka lat. Produkcji lokomobil w Polsce przez cały ten czas przyświecał ideał zastąpienia lokomobil zagranicznych krajowemi, dlatego też budowano je z dużą precyzją i z jak najlepszego materjału. Maszyny zagraniczne budowane są natomiast dla oszczędności cła o wiele lżej ,a więc i mniej trwale i dla fachowca nie przedstawiają specjalnej technicznej doskonałości, za jakie są rozpowszechnione.

Z niebezpieczeństw, jakie poczęła stanowić polska lokomobila dla zagranicznej, zdały sobie natychmiast sprawę te fabryki zagraniczne, które miały dotychczas całkowity monopol na zasilanie niemi rynków polskich. W obawie przed ich straceniem, kraje eksportujące lokomobile do Polski, poczęły konkurować z nami w tej dziedzinie produkcji, nie jakością jednakże, lecz ceną i warunkami sprzedaży, by w konsekwencji dążenia do zwycięstwa nad polskim fabrykatem przejść ostatecznie na dumping.

Przemysł krajowy kalkulował ceny na lokomobile jak najbardziej przystępnie, idąc nabywcy jak najdalej na rękę pod względem kredytowym. Nie mogąc jednak kroczyć drogami przemysłu zagranicznego, a w szczególności niemieckiego, który w zdobywaniu i gruntowaniu się na rynkach polskich stosuje dumping, uprawiany przy pomocy swego rządu, znalazł się nasz przemysł lokomobilowy w dość ciężkiej sytuacji.

Oczywiście, że przy tego rodzaju konkurencji, nieopartej na żadnej kalkulacji, polski przemysł lokomobilowy, nieotrzymujący żadnej pomocy ze strony rządu, powinien zatem spotkać się z daleko posunietem obywatelskiem zrozumieniem społeczeństwa i natychmiastową pomocą rządu.

Młody przemysł polski rozwijający się z roku na rok zupełnie samodzielnie, ma prawo wymagać dla siebie większej aniżeli dotychczas troskliwości ze strony czynników nadających kierunek polityce gospodarczej państwa.

Krajowa produkcja lokomobil przemysłowych, mimo konkurencja niemiecka, postępuje dalej. By jednak mogła rozwijać się należycie, musi wreszcie uzyskać bezwzględne poparcie ze strony rządu. Nie mamy tu bynajmniej na myśli żadnych dla przemysłu subsydjów, mówimy jedynie o opiece, jaką może zapewnić produkcji każdego kraju system celny. Nałożone zostało coprawda cło na lokomobile zagraniczne, okazuje się jednak, że cła te opłacane przez fabrykantów niemieckich, nie wywierają żadnego wpływu na ograniczenie przywozu do Polski tych maszyn.

Są sytuacje, w których koniecznością jest stawianie sprawy radykalnie. Taka konieczność zachodzi właśnie w dziedzinie importu do Polski lokomobil przemysłowych. Wobec stale uprawianego przez Niemcy i tak bardzo daleko posuniętego dumpingu, jedyną na ten dumping odpowiedzią winno być z naszej strony całkowite zamknięcie granic polskich dla lokomobil produkcji niemieckiej. Hasło to rzucamy z całą świadomością, zaś jego zrealizowanie uważamy w obecnych warunkach za conditio sine qua non dalszego rozwoju polskiej produkcji lokomobilowej. Rząd nie ma potrzeby liczyć się z Niemcami wobec ich polityki i metod stosowanych odnośnie do Polski. Wszelkie te skrupuły — biorąc pod uwagę ostatnie posunięcia Niemiec, oraz to co robi się w Niemczech pod wpływem niemieckich agrarjuszy — są całkowicie na miejscu.

Póki zaś granice na lokomobile niemieckie nie zostaną zamknięte, zabrać głos w tej sprawie muszą polskie sfery gospodarcze. Właściciele tartaków, garbarń, właściciele ziemscy, samorządy itp. muszą jasno zdać sobie sprawę, że idąc na lep produkcji zagranicznej, przyczyniają się do pogorszenia sytuacji gospodarczej w kraju i do zwiększenia bezrobocia. Muszą zdać sobie sprawę, że nieco lepsze warunki, jakie daje nabywcy przemysł niemiecki, są doraźną tylko korzyścią, że w rezultacie przez popieranie przemysłu obcego zmniejsza się tempo jego produkcji, a zatem i siła jego kupna, rujnuje się przemysł polski, zwiększa się bezrobocie, i, że w końcowym efekcie dalsze zaostrzenie sytuacji w kraju obróci się wreszcie przeciw przedsiębiorstwu zakupującemu maszyny zagraniczne i popierającemu na szkodę polskiego, przemysł obcy.

Przemysłowe zastosowanie opancerzonego drzewa

Od wielu lat już pracują technicy nad wyszukaniem metod wzmocnienia zwykłego drzewa, używanego w konstrukcjach technicznych. Najdawniej w tym celu stosowana metoda polegała na przybijaniu do drewnianych płyt metalowej blachy, która dzięki temu wzmacniała te płyty, nie odejmując im specyficznych właściwości drzewa. Jednakże przewijanie, a nawet przyśrubowywanie blach metalowych nie dawało zbyt dobrych wyników, ponieważ nie można było uzyskać pomiędzy drzewem a jego pancerzem zupełnie ścisłego połączenia. W ostatnim czasie w dziedzinie tej udało się wprowadzić poważne ulepszenie, polegające na zastosowaniu celem połączenia drzewa z metalem, specjalnego kleju. Po wielu próbach okazało się, że najlepiej do naklejania na blachy metalowe nadaje się dykta impregnowana i tak przyrządzona, że na nią nie działa wilgoć.

Zalety nowego materjału polegają na tem, że łączy on w sobie właściwości metalu i drzewa, t. zn., jest bardzo wytrzymały, a jednocześnie lekki i łatwy w obróbce. Doświadczenia wykazały, że drzewo daje się zupełnie dobrze łączyć z blachami żelaznemi, stalowemi, miedzianemi, mosiążnemi i aluminjowemi. Tak samo inne metale, jak np. cyna, cynk itp. dają się dobrze kleić na dyktę.

Drzewo opancerzone znajduje coraz większe zastosowanie w przemyśle, a wyrabiają z niego obecnie karoserje samochodowe, części samolotów, niektóre typy tablic rozdzielczych do prądu, pulpity rozdzielcze, skrzynki do aparatów radjowych, skrzynki do telefonów polowych, kadzie do kwasu, wózki transportowe, lodownie, automaty uliczne, dźwigi osobowe, stoły do wiertarek, pił i frezarek, skrzynki i szafy do narzędzi, kufry i pudła podróżne oraz jeszcze cały szereg innych rzeczy.

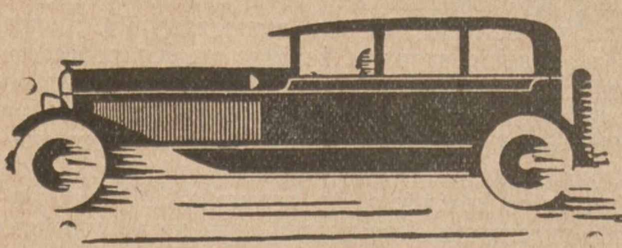
Należy jeszcze dodać, że opancerzone drzewo daje się spawać. Pierwsze próby, które przeprowadzono w Niemczech, dotyczyły acetylenowego spawania płyt drewnianych, opancerzonych jednostronnie. Celem wykonania spoiny odginano nieco brzegi blachy, usuwano parę milimetrów drzewa i zatapiano szew palnikiem. Rezultaty prawie zawsze były zupełnie zadawalające.

Jeszcze lepsze wyniki otrzymano dzięki spawaniu elektrycznemu.

Naogół wszystkie doświadczenia ze spawaniem wykazały, że jest ono możliwe pod warunkiem częściowego usunięcia z pod szwu drzewa. Tylko do wykonania połączenia pod kątem płyt opancerzonych dwustronnie potrzebne są specjalne urządzenia.

Należy spodziewać się, że ten nowy materjał zdobędzie sobie wkrótce zasłużone uznanie.

(„Maschinenbau“.)



Dział Samochodowy

Kto wreszcie ma urzędowy obowiązek kontrolowania „szkół" samochodowych?

Cudowne pomysły warszawskich kombinatorów. — Skrócenie służby wojskowej dla absolwentów „specjalnej" szkoły. — Nabieranie naiwnych na lep krzykliwej reklamy.

O różnych nielegalnych szkołach samochodowych pisaliśmy już parokrotnie, zwracając się do wszystkich czynników zainteresowanych z prośbą, aby przestrzegały naiwnych ludzi przed korzystaniem z usług tego rodzaju przedsiębiorstw. Myśleliśmy o pseudoszkołach i kursach, grasujących po mniejszych prowincjonalnych miastach. Okazuje się jednak, że podobne niesumienne imprezy są możliwe nietylko gdzieś w zapadłych kątach, lecz i w samej stolicy pod okiem władz centralnych. O takiej „szkole" figurującej pod firmą „Szkoła Samochodowa Syndykatu Turystycznego", prowadzonej przez pseudo-doktora Arona Aprilla i jeszcze jednego spólnika, rozpisuje się obecnie cała prasa wszystkich kierunków politycznych i podaje wciąż nowe „kombinacje", jakich się dopuszczali kierownicy znakomitej szkoły. Okazuje się mianowicie, że „wydzierżawili" oni nazwę od nic ze szkołą nie mającej wspólnego firmy i dzięki pomysłowej i brutalnej reklamie zwabiali do siebie nieświadomych tego rodzaju machinacyj mieszkańców wsi, którym obiecywali poza tem skrócenie służby wojskowej. Rozumie się, że na lep ten poszli łatwo nieświadomi wieśniacy, którzy potem, po przybyciu do Warszawy, nie potrafili już wydrzeć się z macków osławionej szkoły. Co gorzej, w całą imprezę, jak donosi prasa stołeczna, zamieszani zostali oficerowie W. P. Zasługę zdemaskowania tej szkoły należy przypisać energicznemu wystąpieniu tygodnika „Autolot", który się tą sprawą i dawniej już obszernie zajmował. Mimowoli skandal ten nasuwa smutne refleksje. Zajmujemy się bowiem różnemi, ostatecznie mało szkodliwemi, szkółkami prowincjonalnemi, żerującemi na naiwności ludzkiej, a tuż pod bokiem władz, w samem centrum Warszawy, istnieje przez kilka miesięcy „szkoła samochodowa", której działalność, jeżeli wierzyć doniesieniom prasy stołecznej, zasługuje w najlepszym wypadku na wytoczenie procesu karnego.

Kto więc odpowiada za poziom naszych szkół samochodowych i na kim wreszcie ciąży obowiązek ich kontroli?

Znów kilka danych statystycznych

1 samochód przypada w Polsce na 714 mieszkańców. — W Stanach Zjednoczonych 1 samochód na 5 obywateli.

Statystyka Minist. Rob. Publicznych wykazuje na dzień 1 stycznia 1930 r. w całej Polsce 43 319 pojazdów mechanicznych (samochodów osob. i ciężarowych, dorożek, autobusów, motocykli), czyli że 1 pojazd mechaniczny przypada na 714 mieszkańców.

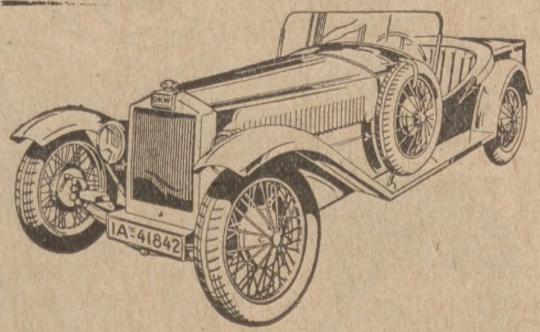
W poszczególnych województwach liczba samochodów przedstawia się następująco (kolejno podług ilości): 1) M. Warszawa 8821, 2) Poznańskie 6846, 3) Śląskie 4808, 4) Pomorskie 3517, 5) Łódzkie 3379, 6) Krakowskie 3244, 7) Warszawskie 2763, 8) Lwowskie 2761, 9) Kieleckie 2287, 10) Białostockie 1107, 11) Lubelskie 1064, 12) Wileńskie 637, 13) Stanisławowskie 566, 14) Wołyńskie 515, 15) Tarnopolskie 340, 16) Nowogrodzkie 337, 17) Poleskie 327.

Podług liczby mieszkańców, przypadających na 1 samochód kolejność województw jest następująca: 1) M. Warszawa 122, 2) Śląskie 270, 3) Pomorskie 307, 4) Poznańskie 331, 5) Krakowskie 708, 6) Łódzkie 768, 7) Warszawskie 881, 8) Lwowskie 1134, 9) Kieleckie 1278, 10) Białostockie 1355, 11) Wileńskie 1819, 12) Lubelskie 2261, 13) Stanisławowskie 2725, 14) Nowogrodzkie 2736, 15) Poleskie 3038, 16) Wołyńskie 3216, 17) Tarnopolskie 4841.

Liczba pojazdów mechan. w Polsce w dniu 1. 1. 30 r. w porównaniu ze stanem z dn. 1. 7. 29 roku wzrosła o 10,1 proc. Jak widzimy, województwa zachodnie tak ilościowo, jak i procentowo przodują innym województwom.

Śmierć majora Segrave'a

Jak donoszą gazety, *major sir H. Segrave*, sławny automobilista, który posiadał wszechświatowy rekord szybkości na samochodzie (373 km./godz.) i łodzi motorowej, zmarł wskutek ran, odniesionych po przewróceniu się wyścigowej motorówki, na której przy ostatnich próbach ustanowił on nowy rekord.



Zwycięstwo Forda

Fordy biorą prawie wszędzie pierwsze nagrody. Sądząc z poniższej wiadomości, w dalszym ciągu biorą one udział w najbardziej trudnych i wymagających rajdach i zawodach sportowych, oczywiście w klasie samochodów o cenie popularnej. Codziennie rejestrujemy zwycięstwa Forda, tak, że fabryka przestała je ogłaszać, gdyż zyskanie pierwszych nagród dawno już przestało być sensacją. Spełniając jedynie obowiązek dziennikarski w stosunku do tysiącznych rzesz fordzistów w Polsce — notujemy, że w biegu 100 km. na szosie Amancaos w Peru, urządzonym pod protektoratem władz krajowych przez Peruwjański Związek Szoferów, sztandartowy Ford otrzymał I i II nagrodę. Prezydent Peru wręczył zwycięscy złoty chronometr. Do rajdu stawało 6 samochodów.

Ze statystyki samochodowej

ILOŚĆ SAMOCHODÓW W ARGENTYNIE.

Argentyna posiada obecnie 260.000 samochodów osobowych, 49.000 ciężarowych i 2.200 autobusów. Wziąwszy pod uwagę zły stan dróg argentyńskich oraz ich niewielką liczbę (bite drogi znajdują się przeważnie w najbliższej okolicy miast) musimy przyznać, że liczba samochodów w Argentynie jest bardzo pokaźna. Głównym dostawcą samochodów dla Argentyny są Stany Zjednoczone Ameryki Północnej.

SAMOCHÓD W DANJI.

Obliczono, że Danja z krajów europejskich posiada największą ilość samochodów w stosunku do ludności.

Przemysł Rowerowy i Motocyklowy

Organ Związku Mechaników Samodzielnych na Polskę Zachodnią

Walczmy z nielegalnym handlem rowerami kradzionemi

Z nadejściem sezonu rowerowego czytamy coraz częściej w prasie codziennej o kradzieżach rowerów, które mnożą się w ostatnim czasie w zastraszający wprost sposób. Ponieważ zwykłe metody walki z tym „przemysłem" nie dawały już zadawalających wyników, zarządzono ostatnio w Poznaniu badanie cyklistów, od których żądano poświadczenia legalnego nabycia, oraz dowodu rejestracji. Skutki tego badania dały wprost nieoczekiwane wyniki, gdyż w ciągu jednego dnia w samem mieście zakwestjonowano przeszło 50 rowerów.

Jak widzimy, nielegalny „przemysł" kwitnie u nas niegorzej, a może i lepiej od legalnego handlu rowerami. Stan ten doskonale scharakteryzował pewien kupiec z tej branży, który powiedział pewnego razu: „Chciałbym tylko tyle rowerów sprzedać w moim składzie *w ciągu tygodnia*, ile ich sprzedają *dziennie* różni pokątni handlarze, korzystający z regularnej złodziejskiej dostawy.

Tak, proszę się nie dziwić. Rzeczywiście w branży rowerowej istnieje specjalny przemysł, polegający na skupywaniu kradzionych rowerów, ich przerabianiu, przemalowywaniu i dalszej odsprzedaży. Gdyby nie ten „przemysł", nie kradliby złodzieje rowerów z tego prostego powodu, że nie mieliby możności ich spieniężyć.

Jak się pracuje w tej specjalnej „branży?" Bardzo prosto. Złodziej rowerowy spaceruje sobie po ulicach i czatuje na jakiś niebacznie przez właściciela pozostawiony rower. Z chwilą, kiedy mu się taka maszyna nawinie, wsiada na nią śmiało i zmyka. Rozumie się, że żaden złodziej nie gromadzi u siebie skradzionych rowerów, ani ich nie przetrzymuje w swem mieszkaniu z obawy przed policją, która dzięki temu mogłaby bez wielkich kłopotów złapać winowajcę. Aby tego uniknąć, skradziony rower w jak najkrótszym czasie musi być dostarczony paserowi, który nabywa go za grosze. Od pasera rower wędruje do warsztatów, gdzie go natychmiast „przefasonowują", rozbierając na kawałki i montując zpowrotem takim sposobem, aby poszczególne części trafiły na zupełnie inne maszyny. Przy tej okazji nie zapomina się też o numerach, które w miarę możności się zmienia. Potem takie przefasonowane rowery można już śmiało sprzedawać „okazyjnie", nie obawiając się ani policji — ani ich byłych właścicieli. Najważniejszą rzeczą w tym całym przemyśle jest pośpiech i takie załatwienie sprawy, aby po dokonaniu kradzieży każdy rower jak najprędzej rozebrać na kawałki i roznieść te części w różne miejsca.

Prócz zorganizowanego handlu rowerami kradzionemi kwitnie u nas też, przynosząc zupełnie dobre zyski, handel „prywatny", polegający na tem, że mniej rzetelni właściciele różnych warsztacików, lub nawet osoby z branżą nic wspólnego niemające, kupują kradzione rowery, skuszeni ich bardzo niską ceną.

Obecnie zarządzona kontrola przyczyni się prawdopodobnie w wielkiej mierze do ukrócenia tego szkodliwego procederu, jednakże nie potrafi położyć mu kompletnej tamy z tego powodu, że nawet na kradziony rower przy jego rejestrowaniu można sobie „zrobić" dowody. Tak samo zbyt ostra kontrola uliczna i ciągłe zatrzymywanie i legitymowanie każdego rowerzysty, wpływa ujemnie na popularność roweru i mimowoli stwarza opinję, że u nas nietylko człowiek powinien posiadać prócz duszy i ciała jeszcze paszport, lecz i rower w dodatku do swej ramy, kół, steru i siodełka musi mieć stale przy sobie „dowody osobiste", w przeciwnym bowiem wypadku jego właściciel, który zostawił te „ważne papiery" w innem ubraniu, zostaje pociągnięty do odpowiedzialności i płaci kary administracyjne. Możeby zamiast systemu stałej ulicznej kontroli, bardzo celowej w niektórych wypadkach, zastosować na dalszą metę system mniej ambarasujący, a skuteczniejszy, polegający na bezwzględnem tropieniu i tępieniu paserów rowerowych.

Motocykl w Polsce powinien zastąpić częściowo samochód

„Podług stawu grobla" — głosi stare przysłowie. Przysłowie to możemy obecnie zastosować do rozwiązania problemu komunikacyjnego w Polsce. Wiemy np., że w Stanach Zjednoczonych prawie każda rodzina posiada samochód, z którego korzysta jak w celach praktycznych (dojeżdżanie do pracy, wyjazdy po zakupy, obsługa klientów), tak i dla własnej przyjemności. Jest to możliwe, ponieważ zarobki w Ameryce w porównaniu z ceną samochodu są bardzo wysokie. U nas natomiast jeszcze dziś nawet człowiek na poważniejszem stanowisku musi traktować własny samochód jako luksus. Rzeczywiście, Amerykanin, nawet jako prosty robotnik, jeżeli ma pracę, zarabia do 5 lub nawet 6 dolarów dziennie, tak, że w ciągu 100 dni roboczych może zarobić ca. 500 do 600 dolarów, czyli cenę tamtejszą taniego samochodu. U nas natomiast, przyjmując nawet, że przeciętny robotnik otrzyma dziennie 10 zł., przy cenie taniego samochodu, wynoszącej 10.000 zł., musi więc on na własny samochód pracować minimum 1000 (tysiąc) dni nie licząc, rozumie się, kosztów życia. Nielepiej ma się nawet „lepiej płatny" pracownik, którego zarobki rzadko przekraczają 20—30 zł. dziennie. Rozumie się więc, że w takich warunkach wiele ludzi, nawet mimo najlepsze chęci, nie może sobie pozwolić na nabycie samochodu.

Może cała kwestja nie byłaby tak poważną, gdyby samochodu używano wyłącznie dla własnej przyjemności i wygody. Wiemy jednak, że w ostatnich latach szybkie pojazdy motorowe, narówni z ciężarówkami i autobusami, zajęły bardzo poważne miejsce w życiu ekonomicznem poszczególnych krajów i dlatego, niechcąc znów iść za resztą świata w ogonku, musimy tak czy inaczej rozwiązać i w Polsce to zagadnienie.

Dobrze; cóż jednak możemy poradzić, jeżeli nie stać nas na kupno samochodów? Bardzo prosto: trzeba drogie stosunkowo samochody zastąpić tańszemi i ekonomiczniejszemi motocyklami. Są przecież kraje, gdzie *na jeden samochód przypadają dwa motocykle*, kiedy u nas niedawno jeszcze *dziesięć samochodów przypadało na jeden motocykl.*

Trzeba więc przy pomocy odpowiedniej i umiejętnej propagandy przekonać nasze społeczeństwo, że motocykl nie jest maszyną tylko dla sportowców i warjatów, lecz tak samo jak jego starszy brat samochód, nadaje się doskonale do pomagania nam w pracy zawodowej i do jej usprawniania. Trzeba tak samo nauczyć ludzi korzystać z motocykli, a wtedy wreszcie choć częściowo zbliżymy się do rozwiązania u nas palącego zagadnienia usprawnienia komunikacji.

Czy możemy przez to zaszkodzić automobilowi? W żaden sposób z tego prostego powodu, że jeżeli kogoś nie stać na kupno samochodu, to on go nie kupi, a jeżeli jakiś obywatel będzie miał pieniądze, to automatycznie wybierze wygodniejszy samochód zamiast niewygodnego motocyklu.



ORGAN ZWIĄZKU PRZEDSIĘBIORSTW ELEKTROTECHNICZNYCH NA POLSKĘ ZACHODNIĄ
ORGAN ZRZESZENIA PRZEDSIĘBIORSTW RADJOTECHNICZNYCH W WIELKOPOLSCE.
POD REDAKCJĄ LEONA KOZŁOWSKIEGO.

Po odrzuceniu oferty Harrimana

Przed kilku dniami została definitywnie odrzucona oferta Harrimana, który chciał podjąć się zelektryfikowania wielkiej połaci naszego kraju. Równocześnie, jak to już donosiliśmy, wpłynęła inna oferta t. zw. francuska. Należy przypuszczać poza tem, że otrzymamy jeszcze inne propozycje.

Zainteresowanie elektryfikacją naszego kraju zagranicą jest dlatego znaczne, że pod warunkiem normalnego rozwoju politycznego i ekonomicznego naszego kraju, należy przewidywać w Polsce gwałtowny wzrost zapotrzebowania na energję elektryczną, a co zatem idzie, wielką rentowność wszystkich elektrowni. O wzroście zapotrzebowania na energję elektryczną świadczy ciekawa statystyka, opracowana przez Polski Komitet Energetyczny. Statystyka ta obejmuje okres sześcioletni i opiera się na działalności 50 naszych największych elektrowni, wytwarzających trzy czwarte zużywanej u nas energji. Zakłady te wytwarzały:

1925	1.255	milj. kilowat.
1926	1.459	"
1927	1.752	"
1928	1.916	"
1929 w ciągu tylko 9 mies.	1.653	"

Na podstawie tych danych można przewidywać zużycie prądu w przyszłości. Otóż wyniesie ono w miljonach kilowatów:

Powiat:	Rok: 1935	1950	1975
Gdynia	12	52	217
Pogranicze zachodnie	3	13	49
Gródek	22	80	308
Grudziądz	32	178	685

Tereny nowozelektryfikowane:

Powiat:	Rok: 1935	1950	1975
Poznań	140	590	1.859
Kalisz	45	190	600
Lublin	32	135	420
Włocławek	19	80	250
Wilno	53	150	310
Brzozówka	34	144	640
Warszawa	420	1.750	5.500
Łódź	500	2.000	6.300
Tarnów	208	600	1.200
Okręg węglowy	3.500	9.800	20.000

Dochodzą do tego jeszcze niewymienione w spisie miejscowości, jak np. Okręg Tarnowski, w którym zużycie prądu będzie w wielkiej mierze zależało od dalszej rozbudowy fabryki w Mościcach.

Chociaż przytoczone liczby posiadają znaczenie raczej ilustracyjne i nie mogą być ścisłe, wykazują one wyraźnie, że przyszłemu posiadaczowi lub też przyszłym posiadaczom koncesji elektryfikacyjnej w Polsce, padnie rzeczywiście gratka. Z tego właśnie powodu zrozumiałem staje się, dlaczego zagraniczne koncerny tak usilnie zabiegają o elektryfikację Polski, dążąc wyłącznie do koncesji o charakterze monopolowym i uniemożliwiając nam wszelkiemi sposobami uzyskanie w tym celu jakiejś niezależnej i normalnej pożyczki zagranicznej. Można śmiało twierdzić, że koncerny te węszą w naszej elektryfikacji interes niegorszy niż np. taki, jaki zrobił trust zapałczany. Twierdzenie to nie jest gołosłowne, a poprzeć go możemy faktem, że już raz odrzucony Harriman zabiera się obecnie do składania nowej oferty, nieco zmodyfikowanej.

R. Z.

Podmiejskie koleje w Warszawie zostaną zelektryfikowane

Konsorcjum zagraniczne oferuje na to 48 miljonów zł.

Elektryfikacja warszawskich kolejek dojazdowych, będąca jedną z palących potrzeb dnia — po niefortunnych pertraktacjach o pożyczkę w ubiegłych miesiącach, ponownie zda się wkraczać na drogę do realizacji.

Do Warszawy przybyli obecnie delegaci konsorcjum belgijskiego p. n. „Sofina" oraz konsorcjum francuskiego p. n. „Société d'Entreprises générale de construction", które działają w porozumieniu z elektrycznym trustem belgijskim p. n. „Electrobel". Konsorcja te podjęły się sfinansowania elektryfikacji kolejek kosztem 48.601.000 zł. w obligacjach.

Delegaci zajęci są obecnie badaniem projektów technicznych, opracowanych przez warszawskie towarzystwo kolejek dojazdowych oraz planu ekonomicznego urzeczywistnienia projektu elektryfikacji. Prace te potrwają około tygodnia i już w przyszłym tygodniu delegaci złożą sprawozdania swym mocodawcom.

W razie pomyślnej decyzji konsorcjów, roboty przygotowawcze na lewym brzegu Wisły rozpoczęłyby się niezwłocznie, gdyż ostatecznej decyzji, akceptującej warunki władz państwowych i komunalnych, należy oczekiwać w najbliższym czasie.

Jak wiadomo, plan elektryfikacji kolejek został już opracowany. Magistrat, w którego posiadaniu znajdują się odcinki kolejek w granicach Wielkiej Warszawy i Min. Komunikacji, które wydało dokument koncesyjny, przedłużający dotychczasowym posiadaczom termin eksploatacji kolejek: Wilanowskiej, Grójeckiej i Jabłonna-Wawer do roku 1978 — w kategoryczny sposób — domagają się rychłego rozpoczęcia robót elektryfikacyjnych, grożąc niemiłemi konsekwencjami.

Projekt elektryfikacji całego kraju

Ministerstwo Robót Publicznych zwróciło się do Polskiego Komitetu Energetycznego z projektem opracowania szczegółowego planu elektryfikacji całego terytorjum Polski. Komitet Energetyczny zajął się już tą sprawą i przygotowuje szereg prac na ten temat, korzystając ze współpracy specjalistów w dziedzinie elektryfikacji. Całokształtem akcji kieruje prof. Politechniki lwowskiej inż. Sokolnicki. Prace komitetu dobiegają już końca, poczem projektem zajmie się Ministerstwo Robót Publicznych, które zasięgnie opinji i wysłucha życzeń innych ministerstw.

Tak uzgodniony plan elektryfikacji Polski stanie się obowiązujący dla całego Państwa i będzie podstawą do nadawania koncesyj Związkom komunalnym i innym organizacjom w dziedzinie elektryfikacji.

Elektryfikacja okolic Gdyni

Kooperatywa miejska w Gdyni uchwaliła projekt magistratu zaciągnięcia nowej pożyczki w tutejszej Kasie Komunalnej w wysokości 40.000 zł. na elektryfikację gminy Obłuże, leżącej na Kępie Oksywskiej, która nie wchodzi jednak w skład administracji miasta Gdyni.

Z Walnego Zgromadzenia Elektryków Polskich

Dnia 9 czerwca r. b. odbyło się otwarcie Walnego Zgromadzenia Stowarzyszenia Elektryków Polskich. Uroczystości, które się odbyły przed zgromadzeniem zaszczycił obecnością swoją P. Prezydent Rzeczypospolitej, prof. dr. Ignacy Mościcki, członek Stowarzyszenia.

Obradom przewodniczył inż. Z. Okoniewski, prezes Stow. Po przywitaniu P. Prezydenta i obecnych gości przez przewodniczącego, wygłosili przemówienia powitalne pp. inż.: Alfons Kühn, Minister Komunikacji, inż. Górski, Wicemin. Robót Publicznych, inż. Tołłoczko, prezes Państwowej Rady Teletechnicznej i Polskiego Komitetu Energetycznego, inż. Gayczak, prezes Związku Elektrowni Polskich, inż. Wachowski — imieniem prezydjum miasta i prof. Wolfke, im. Polskiego Tow. Fizycznego. Następnie odbyła się uroczystość nadania godności członka honorowego Stow. Elektryków Polskich p. Prezydentowi Rzeczypospolitej za Jego doniosłe zasługi dla wiedzy i przemysłu eletrotechnicznego.

Po przerwie po południu odbyły się dalsze obrady Walnego Zgromadzenia, przyczem ogłoszono wyniki wyborów do Zarządu Głównego Stow. Elektryków Polskich. Prezesem obrano p. inż. Kazimierza Straszewskiego, dyr. Elektrowni Okręgowej w Pruszkowie. Wieczorem odbył się wspólny bankiet.

KRONIKA KRAJOWA

ZAPOTRZEBOWANIE MATERJAŁÓW ELEKTROTECHNICZNYCH W POLSCE.

W czasopiśmie niemieckiem „VDJ Nachrichten" znajdujemy artykuł pod powyższym tytułem omawiający sytuację na polskim rynku materjałów elektrotechnicznych.

Autor artykułu podaje że dzięki kapitałowi belgijskiemu, rozwinął się znacznie nasz przemysł elektrotechniczny, tem niemniej jest on w możności pokryć zaledwie 40% wewnętrznego zapotrzebowania. Znaczna ilość maszyn, materjałów i aparatów elektrycznych sprowadzona jest przeważnie z Niemiec, które wykazały w ostatnim półroczu znaczny wzrost swego eksportu do Polski mimo wzmocniona wojna celna. Import materjałów elektrotechnicznych do Polski przedstawia się następująco:

Rok	Maszyny elektryczne		Materjały elektryczne	
	ogółem	z Niemiec	ogółem	z Niemiec
1925	10,7 milj. zł	6,3 milj. zł	54,7 milj. zł	32,2 milj. zł
1926	9,3 „	4,9 „	46,5 „	29,1 „
1927	18,1 „	10,2 „	73,5 „	48,9 „
1928	29,3 „	15,6 „	93,1 „	51,9 „
1929	31,2 „	15,1 „	96,6 „	48,8 „

Do najpoważniejszych urządzeń i maszyn sprowadzanych do Polski zaliczyć należy silniki, lokomotywy elektryczne, maszyny do spawania, piece elektryczne, akumulatory, transformatory, regulatory, aparaty łącznikowe, elektrody węglowe, kondensatory, rurki izolacyjne, liczniki, materjał radjowy wszelkiego rodzaju itp. Zapytania na materjał elektrotechniczny wzmagają się coraz bardziej, szczególnie na aparaturę radjową (przetwornice, kondensatory obrotowe, głośniki, druty itp.), oraz na żarówki. Chwilowo zaspakaja krajowy przemysł żarówek zaledwie 10% własnego zapotrzebowania. Biorąc pod uwagę że roczny wzrost produkcji żarówek wynosi przeciętnie 10%, przypuszczać należałoby szybkie pokrycie własnego zapotrzebowania, jednakże wysokie koszty produkcji tych żarówek oraz konieczność sprowadzenia niektórych drutów specjalnych, pozwala przypuszczać że w tej dziedzinie znajdzie produkt zagraniczny zbyt w Polsce jeszcze na dłuższy okres czasu.

Roczna produkcja żarówek w Polsce wynosi obecnie ok. 8 milj. sztuk o wartości ogólnej 16 milj. złotych.

(—R—).

Gospodarka elektryczna zagranicą

ELEKTROWNIE W JAPONJI.

W 1929 r. posiadała Japonja 493 przedsiębiorstw zajmujących się zbytem prądu elektrycznego, w których kapitał zaangażowany wynosił łącznie 2,387 milj. Yen (ok. 9,5 miljard zł). Całkowita liczba przedsiębiorstw elektrotechnicznych wynosiła 268 o łącznym kapitale ok. 260 milj. Yen.

ROZWÓJ PRODUKCJI PRĄDU ELEKTRYCZNEGO WE WŁOSZECH.

Statystyka produkcji prądu elektrycznego we Włoszech obejmująca jedynie elektrownie użyteczności publicznej wykazuje znaczny wzrost ilości wytworzonych kilowatgodzin. Podczas, gdy w 1928 r. elektrownie te wytworzyły 8442 milj. kwg., to w 1929 ilość wyprodukowanych kilowatgodzin wynosiła 9096 milj. kilowatgodzin. Z całkowicie wyprodukowanej ilości przypada na spadki wodne 8794 milj. kwg., podczas, gdy zaledwie 302 milj. kwg. przypada na elektrownie cieplne. Import energji elektrycznej ze Szwecji wynosił 244 milj. kwg.

Czy nie zadużo u nas niepowołanych radjokontrolerów?

Niepowołani kontrolerzy zaczynają coraz bezczelniej grasować, naciągając naiwnych radjoabonentów na różne datki pieniężne lub pobierając od nich za urojone przekroczenia doraźne „kary“. Czytamy np. w warszawskich gazetach następującą wiadomość:

„Od dłuższego czasu do posiadaczy aparatów radjowych w Warszawie zgłaszał się jakiś pan rzekomo w sprawie kontroli instalacji. Pan ten przedstawiał jakieś zaświadczenie, przyczem, jak ustalono, w różnych miejscach podszywał się pod różne nazwiska. „Pan kontroler“ działał zazwyczaj bardzo energicznie i stanowczo. Gdy „odkrył“ u kogoś antenę świetlną — pytał o specjalne pozwolenie z elektrowni, a gdy speszony abonent radja twierdził, że takie pozwolenie jest zbędne — „pan kontroler“ obruszał się i groził 3-miesięcznem więzieniem, lub 5000 złotych grzywny — do wyboru!

— Jednak, dodawał pojednawczo, tę karę da się zażegnać; proszę, niech pan złoży na cel dobroczynny jakąś sumę! („Jakaś“ suma nie mogła być mniejsza od pięćdziesięciu złotych).

Wielu z pośród radjo-abonentów chcąc uniknąć „przykrości“, wpłacało różne sumy na ręce „pana kontrolera“, który dziękował i szybko opuszczał lokal.

Po fakcie dowiadywali się dopiero radjoabonenci, że padli ofiarą bezczelnego podstępu i że „pan kontroler“ był najzwyczajniejszym oszustem. Zawiadomione o „występach“ pseudo-kontrolera władze policyjne wszczęły energiczne śledztwo i wreszcie ptaszek wpadł w zastawione przez wywiadowców Urzędu Śledczego sidła. Jak się okazało, był nim niejaki Emanuel Nejman, zamieszkały przy ul. Poznańskiej nr. 17; znaleziono przy nim kilkanaście sfałszowanych zaświadczeń „Polskiego Radja“, wystawionych na różne nazwiska. „Rewizora“ osadzono w areszcie.“

Może ten pojedyńczy wypadek nie byłby jeszcze groźny, jednak, jak to już zaznaczyliśmy, władze policyjne notują w ostatnim czasie coraz więcej występów takich kontrolerów. Dowodzi to, że ten „zawód“ jest bardzo popłatny, a z drugiej strony — w całej sprawie musi coś tkwić, inaczej bowiem takie występy nie byłyby możliwe.

Słyszeliśmy zdanie, że w wielkiej mierze za występy takich kontrolerów jest odpowiedzialne „Radjo Polskie“, które tak zorganizowało swój własny legalny system kontroli, że ułatwia to różnym oszustom dostawanie się do cudzych mieszkań i uprawianie tam kradzieży lub naciągania łatwowiernych właścicieli radjoodbiorników.

Rozumiemy doskonale, że jak „Radjo Polskie“ tak i poczta muszą przeprowadzać kontrolę radjoabonentów i muszą wyłapywać radjo-pajęczarzy, jednakże czynności te w żadnym razie nie powinny dawać okazji osobom niepowołanym do robienia różnego rodzaju malwersacyj. Cały błąd polega prawdopodobnie na tem, że urzędowi kontrolerzy nie mają specjalnego munduru, a tożsamość ich można stwierdzić tylko na podstawie legitymacji. Ponieważ trudno wymagać, aby każdy abonent umiał odróżnić legitymację oryginalną od jakiegoś sfałszowanego papierku, polecałoby się, aby tak samo, jak zawiadomienia o kontroli, karach itp. podano też i rozgłoszono dokładne informacje o sposobie przeprowadzania kontroli, a wszystkich kontrolerów zaopatrzono w urzędowe łatwe do rozpoznania mundury. Takim sposo-

bem nawet najbardziej łatwowierny obywatel mógłby bez trudu odróżnić prawdziwego urzędnika od oszusta. Równocześnie polecałoby się, aby nałożyć specjalny obowiązek na posterunkowych kontrolowania dokumentów wszystkich umundurowanych kontrolerów, aby takim sposobem uniemożliwić oszustwa i przebieranie się w mundury różnym niepowołanym osobom.

NA MARGINESIE.

Krytyka krytyki

czyli „Dobre rady nie poszły w las“.

W nr. 23 naszego tygodnika zamieściliśmy krytyczną notatkę pod tytułem „Dodatnie elektrony — czyli dziwne metody popularyzacji wiedzy“. W notatce tej wskazywaliśmy różne błędy i niedokładności, które spostrzegliśmy w artykule p. B., zamieszczonym w jednym z naszych tygodników radjowych. Wkońcu radziliśmy autorowi, aby tak mało poważnych artykułów nie podpisywał, przynajmniej pełnem imieniem i nazwiskiem. Okazało się jednak, że rada ta w tym właśnie wypadku przydała się i nam, albowiem chochlik drukarski, który lubi grasować tam, gdzie go najmniej proszą, oszczędził nam cały numer, lecz zato złośliwie wpakował się do powyższej notatki. Dzięki temu zamiast słowa *rozrzedzenia* chochlik zrobił nam *rozszerzenie*. Tak samo, znane wszystkim greckie litery: α, β i γ (alfa, beta i gamma) zostały przerobione na nasze prozaiczne *L*, *B* i *D*. Dalej ze słowa *mamy* powstało słowo *masy* itp.

Rozumie się, że „naszemu chochlikowi“ natarliśmy porządnie uszu i mamy nadzieję, że drugi raz nawet jego dziwna miłość do krytykowanych przez nas autorów nie potrafi położyć naszej krytyki na obie łopatki.

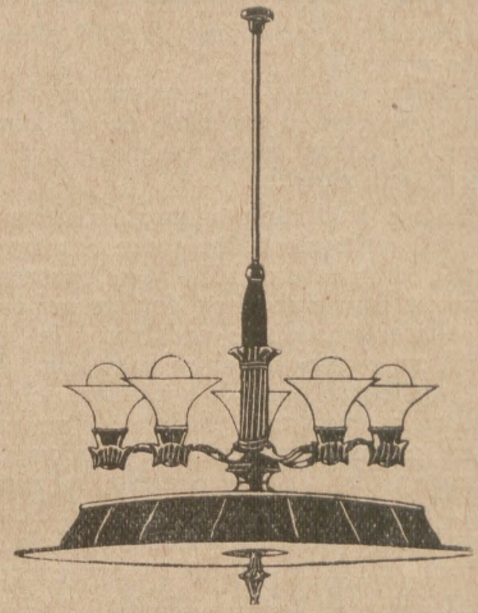
———

Z PRASY

„TYDZIEŃ RADJOWY“.

Ukazał się numer 24 „Tygodnia Radjowego“, który zawiera poza programami radjowemi następujące artykuły: Rozpaczliwa walka z powodzią. Koniec Radjo-Agen. Literaci francuscy wrogami słuchowisk. Papież w radjofonji w dniu 29 czerwca. Miłosierdzie na falach eteru. „Przygoda“, nowela Włodzimierza Popławskiego. Na falach polskich. Teorja powstania prądów w ogniwach. Rola powłoki metalicznej w lampach katodowych. Rozmowy radjotelefoniczne między Stanami Zjednoczonemi a Ameryką Południową. Porady techniczne. To i owo i dział rozrywek umysłowych.

Musimy dodać od siebie, że specjalną uwagę zwróciliśmy na bardzo ciekawy artykuł „Rola powłoki metalicznej w lampach katodowych“, pióra p. T. Nędzewicza. Artykuł ten zwięźle i zrozumiale wyjaśnia znaczenie powłoki metalowej w nowoczesnych lampach oszczędnościowych, uchylając równocześnie „mały rąbek tajemnicy“ z dziedziny fabrykacji lamp. (Red.)



DZIAŁ MASZYN ROLNICZYCH

Apel do krajowych fabryk maszyn rolniczych

Fabryki krajowe upraszamy, aby nam donosiły o wszystkich nowościach w zakresie ich produkcji. Chętnie stawiamy łamy nasze bezinteresownie do usług przemysłu krajowego. Przy tej sposobności musimy podnieść ten smutny fakt, że podczas gdy zagraniczne firmy bardzo skwapliwie korzystają z reklamy w naszem piśmie i często donoszą nam o ostatnich zdobyczach w fabrykacji maszyn rolniczych, to nasz przemysł krajowy nie ma w tym względzie — zdawałoby się — nic do powiedzenia, a przecież wiadomo, że i u nas ta gałąź przemysłu stale się podnosi i wypuszcza na rynek coraz nowe wyroby lub też ulepsza dotychczasowe. W interesie rozwoju przemysłu krajowego prosimy fabryki krajowe, by o wszystkich swoich nowościach nas w pierwszym rzędzie informowały.

WYDAWNICTWO „RYNKU METALOWEGO I MASZYNOWEGO".

Inż. agr. Leon Podleski.

Kilka słów o siewnikach

Wyparcie dawnych t. zw. „katarynek", t. j. siewników wymagających zapomocą korby ustawiania skrzyni siewnej do poziomu, datuje się czasów, gdy stawiałem, po ukończeniu studjów teoretycznych, pierwsze kroki jako rolnik praktyczny. Do bardzo rozpowszechnionych we wschodniej Małopolsce należał siewnik „Columbia" Claytona i Shuttlewortha, którego jeden egzemplarz, kupiony w r. 1894 na wystawie lwowskiej do majątku mych rodziców, pracuje, po kilkuletnim wojennym wypoczynku, dziś jeszcze u mojej córki.

Pierwsze te wyroby wymagały jednak wymiany części aparatu siewnego (u Claytona talerzyków różnej głębokości wyczerpujących z lejków ziarno, u Sacka lub Naumanna kółek czerpakowych) przy zmianie rodzaju nasienia, a zmiany trybów popędowych dla różnych ilości wysiewu. Wkrótce więc zaczęto konstruować siewniki upraszczające tę obsługę znacznie, przy których zapomocą jednej dźwigni lub śruby nastawnej zmniejsza się lub powiększa komórkę aparatu siewnego dla osiągnięcia obu powyższych celów.

Najbardziej rozpowszechnił się amerykański system Hoosiera, t. zw. trybikowy (np. Naumann, Sack, Pracner, Friedländer i w. i.), u Kühnego spotkaliśmy (Mossoni-Drill) kółka siewne o przesuwalnych denkach, podobnie u Umratha, a nieco później wprowadził Melichar ponownie system łyżeczkowy, tak powszechny u starych „katarynek", z łyżeczkami znacznie pogłębionemi, o zmiennej długości, dającej się regulować przesunięciem osi siewnej zapomocą jednej śruby nastawnej, podobnie jak do regulacji trybików w systemie Hoosiera.

Trybikowy system stosowany bywa najczęściej (bez powodu, któryby mi się słusznym wydawał) z wysiewem dolnym, górny wysiew spotkałem pierwszy raz u Naumanna w Schlettau, i taki siewnik sprowadziłem sobie do Bajkowiec koło roku 1899, i tam dotąd pracuje. Pracner zastosował przy swoim siewniku „Przyszłość", systemu trybikowego, górny i dolny wysiew do dowolnej, a nader łatwo dającej się uskutecznić zmiany, z których ja np. stale stosuję u siebie wysiew górny.

System trybikowy uważam za najpewniejszy pod względem równomierności wysiewu tak przy zmianie nachylenia skrzyni siewnej jak i przy zmianie szybkości popędu, a specjalnie przy górnym wysiewie są różnice między próbą ilości wysiewu, robioną w domu na miejscu obracaniem koła, a siewem na polu (z reguły nieuniknione przez otrząsanie skrzyni w biegu), stanowczo najmniejsze, u Pracnera i Naumanna prawie żadne.

Łyżeczkowy system Melichara, który poddawaliśmy na konkursie maszyn w Przeworsku, zdaje mi się około roku 1902, dokładnemu egzaminowi, czy pojedyńcze rządki, przy różnem nachyleniu, jednako sieją, i egzamin ten wypadł, o ile pamiętam, nieźle — zawodzi jednak przy zmianie szybkości jazdy. Główną jego zaletą ma być wykluczenie uszkodzeń ziarna. Wyznać jednak muszę, że te obawy, pod adresem trybikowego systemu wyrażane, są teoretyczne, w mej długoletniej praktyce (posiadam oba systemy) u Pracnera tego nie zauważyłem. Przy bardzo płytkich trybikach i braku elastycznych sprężynek zamykających komórkę jest to możliwe, pracnerowski siewnik jest jednak przeciw temu należycie zabezpieczony.

Wobec popularności łyżeczkowego systemu Melichera, Pracner buduje także i ten rodzaj siewników, ja jednak wyznać muszę, że jego siewnik trybikowy uważam za jeden z najlepszych, jakie znam. Poza konstrukcją aparatu siewnego, cała budowa siewnika jest nader udatna i bardzo solidna. Siewnik jest dość wysoki i nie za lekki, co nie jest bez znaczenia. Lekki i niski naumannowski siewnik, przypominający swym wyglądem siewnik Sacka, lada większa gruda (a te na cięższych glebach są nieraz nieuniknione) wyrzuca z kolei.

Przy siewnikach nieprzesadnie lekkich tego się unika. Mimo to, gdy do Columbji 17-rzędowych, które — jak wspomniałem — tutaj już zastałem, zaprzęgać musiałem po 4 konie: taki sam sprzężaj bez większego wysiłku obsługuje 21-rzędowy pracnerowski siewnik. Ma też ten siewnik, tak ważne dla naszych gleb do zachwaszczania skłonnych i cięższych, zwężony przodek, który umożliwia powiekszenie odstępu między tylnem kołem a krajnym rządkiem (czego Sack i Naumann nie stosują i musiałem naumannowski siewnik w tym kierunku u siebie przerabiać).

Doskonałą nowością jest u Pracnera konstrukcja radełek, niemających formy sanek, lecz ku przodowi wygiętych, szpiczastych. Wymaga to czyściejszej roli, lecz umożliwia lepsze nakrycie ziarna bez stosowania ciężarków, a więc przy płytkim siewie, co jest nader doniosłego znaczenia.

Wykonanie jest bardzo silne i trwałe, po 5-cioletniem użyciu siewnik mój nie wymagał żadnej naprawy. (Co się tyczy odległości rzędów, uważam 125 mm. za najodpowiedniejszą).

Obecnie wykonuje fabryka Pracnera także siewniki rzędowe kombinowane. Pierwsze tego rodzaju siewniki, które się u nas pojawiły, były systemu Vielwertha i Dediny. Gdy system takiego wysiewu odrazu trafił mi do przekonania, sprowadziłem już w r. 1907 taki kombinowany siewnik przez firmę Zygmunt Parnes. Nie byłem odrazu zachwycony jego konstrukcją, bo, pomijając ujemne strony aparatu do nawozu systemu Schlöra, przy kombinowanych siewnikach dotąd ogólnie stosowanego, system motylkowych trybików do wysiewu ziarna, regulujący ilość wysiewu jedynie zapomocą regulacji otworu, którym ziarno do rurki siewnej się dostaje, jest zbyt prymitywny, i za mało gwarantuje równomierność.

Stawszy się szczerym zwolennikiem kombinowanego siewu, kupiłem przed samą wojną drugi taki siewnik, ale już nie Vielwertha, lecz jakiejś węgierskiej fabryki w Losoncy (taki był poza Vielwerthem wówczas do dostania). Aparat do siewu nawozu był taki sam jak u poprzedniego do ziarna: łyżeczkowy Melichara. Oba te siewniki, z których żaden mnie nie zadowalniał, miały wspólną wadę. Ziarno i nawóz doprowadzane są osobnemi przewodami do wspólnego lejka w radełku. Sztuczny nowóz, jak wiadomo, nie bywa prawie nigdy idealnie suchy i zatyka niekiedy taki lejek. Skutkiem tego braknie na danym obszarze, zanim siewacz ten brak zauważy, nietylko nawozu, ale co gorzej i ziarna, i kombinowany siewnik zostawiał często plisze, a raczej przerywane rządki za sobą. Zapobiec temu może tylko idealna przytomność siewacza, a tej nie spotykamy u naszych ludzi, jak wiadomo, a poza tem trzeba stawać i patykiem lejek przeczyszczać.

Temu brakowi zapobiega Pracner, zastosowując podwójne lejki w radełkach, któremi osobno nawóz a osobno ziarno dostają się do ziemi. Wskutek większej pojemności 2 lejków, zatykanie nie zdarza się więc z reguły nigdy, a gdyby nawet taki wypadek zaszedł, nie ma to już wpływu na wysiew ziarna.

Drugą korzyścią kombinowanego siewnika Pracnera jest użycie do budowy skrzynki na nawóz żelaza, zamiast desek drewnianych. Te ostatnie bowiem, choćby były najsuchsze, w chwili budowy siewnika, przez ciągłą styczność z wilgotnym nawozem szt. muszą się nieco spaczyć i, albo tworzą szpary i nieszczelności, albo też ruch podnoszącego się denka jest utrudniony i powoduje zacinanie się i znów przerwy w ruchu.

Taka żelazna konstrukcja skrzyni powiększa wprawdzie nieco wagę siewnika, ale wyżej wyliczone korzyści z dodatkiem zwiększenia trwałości, są nawet wobec większego ciężaru poważniejszym plusem.

Oczywiście odpowiednio do terenu i rodzaju gleby należy dobierać szerokość kombinowanego siewnika. Na podstawie doświadczenia mogę doradzać, by siewnik kombinowany był conajmniej o 2 rzędy wyższy od zwykle w danych warunkach używanego siewnika do ziarna samego.

Dodać jeszcze muszę, że Pracner wyrabia także i siewniczki do koniczyny trybikowego systemu, których konstrukcja, precyzja w wykończeniu, oraz precyzja w działaniu (znacznie przewyższająca szczoteczkowe) są pierwszorzędne, co stwierdzić mogę, od roku takim siewniczkiem pracując. Nabyłem go w Banku Rolniczym.

Bardzo pożądane byłoby, by fabryki siewników kombinowanych starały się zastosować do nawozu łańcuchowy system wysiewowy à la Westfalja, który dotychczas okazał się najlepszy, jako najrównomierniej wysiewający nawozy sztuczne, nawet nieco wilgotne. Niemniej pożądane byłoby dla naszego rodzimego przemysłu, by nasze krajowe wytwórnie zechciały wiernie kopjować tak wypróbowane i renomowane wyroby, jak pracnerowskie (specjalnie trybikowe), którym ja, jak wyżej wspomniałem, przyznać muszę pierwszeństwo przed wszystkiemi dotąd mi znanemi. „Rolnik“.

Przemysł narzędzi i maszyn rolniczych w Lublinie

Na terenie Lubelszczyzny fabryki narzędzi maszyn rolniczych przeżywają, od r. ub. t. j. od chwili spadku cen na zboże, co wywołało ciężką sytuację finansową w rolnictwie, okres bardzo ciężki.

Stan ten pogorszył się w r. b. np.: Fabryka „W. Moritz w Lublinie“, która dała w r. 1927 kilkaset tysięcy złotych zysku, w r. 1929 poniosła pareset tysięcy zł strat a w r. b. od kilku miesięcy jest nieczynną i pomimo sezonu letniego nie jest w stanie uruchomić swych warsztatów, z powodu znikomej frekwencji na narzędzia i maszyny, które w dużej ilości znajdują się na składzie fabrycznym (półfabrykaty i pełne zmagazynowane są na sumę ok. 600.000 złotych).

Fabryka „M. Wolski i S-ka w Lublinie“ pracowała dotychczas 5 dni w tygodniu po 6 godzin. Obecnie, fabryka zacznie pracować normalnie (pełny tydzień i 8 godzinny dzień pracy, uzupełniając w ciągu miesiąca czerwca swe kadry, aby przygotować półfabrykaty niezbędne do zmontowania maszyn w sezonie letnim i jesiennym. Dyrekcja fabryki pragnie w ten sposób przygotować się na wypadek większego zapotrzebowania maszyn rolniczych w tych sezonach.

Ciężką sytuację pogarsza jeszcze niewypłacalność klientów, oraz konkurencja z fabrykami czechosłowackiemi. Nabywcy maszyn weksle swe nieskończoną ilość razy prolongują, a w końcu niejednokrotnie dopuszczane są do protestu. Fabryki czeskie zaś popierane przez swój rząd mogą udzielać dogodniejszych warunków spłaty (dwuletnie kredyty). To też pomimo droższych o 25 proc. swych fabrykatów zdobywają liczną klientelę, zwłaszcza na kresach wschodnich i Małopolsce, gdzie działa przyzwyczajenie rolników do nabywania maszyn czeskich (zagranicznych).

Aby zapobiec dalszemu kryzysowi tej gałęzi naszego przemysłu, który w Polsce, jako w kraju wybitnie rolniczym, wymaga specjalnej opieki, Rząd i banki państwowe i prywatne winny przyjść mu z wydatną pomocą, również i władze skarbowe muszą udzielić jaknajszerszych ulg podatkowych, co zapobiegnie dalszemu importowi maszyn rolniczych do Polski i wpłynie dodatnio na nasz bilans handlowy.

Nowe brony pomorskie z listwami łukowemi

Dzięki racjonalnej konstrukcji, przy której udało się uniknąć dawniej spotykanych błędów, brony nasze słusznie można uważać za wzór bron zwykłych, czyli polowych.

Podłużne belki zygzakowe, w których umocowano zęby, połączone są pomiędzy sobą listwami poprzecznemi, wykrepowanemi od belki do belki w postaci łuków. Czyni to całość szczególnie wytrzymałą przy niewielkiej wadze, oraz nadaje bronie pewną elastyczność, nieistniejącą u bron dawnych.

Z drugiej strony wykrępowane do góry łukowo listwy poprzeczne usuwają niebezpieczeństwo łatwego zapychania się, tak częstego u bron o listwach prostych. To też dawniej budowano je nieraz całkiem bez listew poprzecznych (za wyjątkiem przedniej i tylnej). Miało to jedank tę niedogodność, że brona traciła wytrzymałość i po pewnym okresie roboczym zupełnie wychodziła z formy wskutek pogięć tak belek podłużnych, jak przednich i tylnej listwy poprzecznej.

Drugą, równie doniosłą zaletą takich bron jest sposób umocowania i kształt zęba.

Ząb ten posiada u góry kołnierzyk, który z dołu przylega do ramy. Ponad nim ząb jest zarobiony na czworokąt, pasujący szczelnie do dziury, w której jest umocowany. Nie może się więc przekręcać w tej dziurze, co tak często się zdarza u innych systemów, i wywołuje niszczenie brony w krótkim czasie. Dzięki zaś istnieniu kołnierzyka ząb ten jest tak mocno i tak sztywno osadzony w ramie, że, jak doświadczenie wykazuje, brony te są w stanie pokonywać opór dwa razy większy, aniżeli brony zwykłe z zębami kwadratowemi, ale bez kołnierzyków.

Ząb z kołnierzykiem ma jeszcze tę zaletę, że wzmacnia belkę w jej najsłabszem miejscu to jest tam, gdzie znajduje się przewiercony dla zęba otwór. Na każdej nakrętce znajduje się bardzo proste a jednak nadzwyczaj pomysłowe zabezpieczenie przeciw luzowaniu się nakrętek podczas pracy.

Zwracamy też uwagę na sposób połączenia oddzielnych części, czyli pól bronowych z barkiem pociągowym.

Odpowiednie haki mogą być z łatwością zakładane lub zdejmowane ręką, lecz wykluczona jest możliwość samowolnego ich rozczepiania się w czasie roboty.

Nowy system polski osuszania torfowisk

Biuro meljoracyjne Ministerjum Robót Publicznych prowadzi obecnie dalsze studja nad możliwościami osuszenia bagien poleskich.

Kilku profesorów politechniki warszawskiej zgłosiło ostatnio nowo wynaleziony system osuszania torfowisk.

DZIAŁ BUDOWLANY, DRZEWNY i CERAMICZNY

Apel do krajowego przemysłu budowlanego

Fabryki krajowe upraszamy, aby nam donosiły o wszystkich nowościach w zakresie ich produkcji. Chętnie stawiamy łamy nasze bezinteresownie do usług przemysłu krajowego. Przy tej sposobności musimy podnieść ten smutny fakt, że podczas gdy zagraniczne firmy bardzo skwapliwie korzystają z reklamy w naszem piśmie i często donoszą nam o ostatnich zdobyczach w fabrykacji materjałów budowlanych, to nasz przemysł krajowy nie ma w tym względzie — zdawałoby się — nic do powiedzenia, a przecież wiadomo, że i u nas ta gałąź przemysłu stale się podnosi i wypuszcza na rynek coraz nowe wyroby lub też ulepsza dotychczasowe. W interesie rozwoju przemysłu krajowego prosimy fabryki krajowe, by o wszystkich swoich nowościach nas w pierwszym rzędzie informowały.

WYDAWNICTWO „RYNKU METAL. I MASZYNOWEGO".

Akcja budowlana pracowników umysłowych w Poznaniu

Rozwój budownictwa mieszkaniowego stał się jednem z najważniejszych zagadnień naszych, nietylko gospodarczych, ale moralnych, kulturalnych i socjalnych. Główną przeszkodą w przeprowadzeniu tak licznych programów akcji budowlanej był zawsze brak kapitału, taniego kredytu. Ze względu na to, że fundusze zebrane w instytucjach społeczno-ubezpieczeniowych mogłyby i powinny w znacznej części przyczynić się do wzmożenia ruchu budowlanego, grono pracowników umysłowych, zatrudnionych w poznańskich instytucjach bankowych, handlowych, ubezpieczeniowych itd. zainicjowało w m. listopadzie r. ub. stworzenie spółdzielni mieszkaniowej, któraby przy pomocy tanich kredytów z Zakładu Ubezpieczeń budowała dla swych członków domy mieszkalne. Spółdzielnia taka powstała pod nazwą: „Poznańska Spółdzielnia Budowlana Pracowników Umysłowych z ogr. odpow." i istnieje jako instytucja prawna. Celem jej jest: budowanie dla swych członków domów mieszkalnych, tanich i nowocześnie urządzonych, drogą samopomocy zbiorowej oraz przy poparciu instytucyj ubezpieczeniowych, komunalnych, państwowych i innych. Członkami Spółdzielni mogą być pracownicy umysłowi — płci obojga — którzy są conajmniej 5 lat ubezpieczeni w Zakładzie Ubezpieczeń Pracowników Umysłowych i posiadają pewne oszczędności na zakupno gruntu i rozpoczęcie budowy. Klauzula ustanowiona jest w tym celu, aby niejako zobowiązać Zakład do przyjścia z pomocą swym ubezpieczonym, którzy mają już prawo do renty inwalidzkiej.

Do spółdzielni zapisało się dotąd kilkudziesięciu członków, rozporządzających kapitałem na ten cel do 400.000 zł.

Zakupiono tereny budowlane przy ul. Chociszewskiego, tuż obok terenów P. W. K., narazie o powierzchni 25.000 m. kw. i w niedługim czasie przystępuje się do budowy domów mieszkalnych. Na terenie tym projektuje się stworzenie pięknej kolonji urzędniczej z ogródkami. Teren budowlany zakupiono na dogodnych warunkach spłaty, przyczem parcele są bardzo obszerne.

Władzę Spółdzielni stanowią: zarząd, do którego wchodzą pp. J. Dziubalski, St. Prawowski i S. Madyś, Rada Nadzorcza pp. Pilarski Marcin (prezes), Luboiński Mieczysław, Olasek Władysł., Polcuch Juljusz i Woźniak Jan. Wpisowe wynosi 25 zł., udział zaś 200 zł., który można wpłacać ratami.

Podatek obrotowy od sprzedaży cegły przedsiębiorstwom budowlanym

Najwyższy Trybunał Administracyjny rozpoznawał kwestję, czy obrót ze sprzedaży cegły przez cegielnię przedsiębiorstwu budowlanemu jest obrotem podlegającym ulgowej stawce podatku obrotowego i rozstrzygnął tę kwestję pozytywnie. Oto motywy wyroku.

Nie ulega wątpliwości, że cegła jest towarem wyprodukowanym przez przedsiębiorstwo przemysłowe, którem jest cegielnia. Spornem jest tylko pytanie, czy przedsiębiorstwo przemysłowe budowlane, wytwarzające z zakupionej cegły budowle, cegłę w przedsiębiorstwie swojem „zużywa" lub „przerabia" w rozumieniu ustawy o państwowym podatku przemysłowym, którego art. 7a) głosi że podatek przemysłowy od obrotu wynosi tylko 1 proc. od obrotu „osięgniętych przez przedsiębiorstwa przemysłowe ze sprzedaży wydobytych surowców i wyprodukowanych towarów, o ile artykuły te zostały nabyte również przez przedsiębiorstwa przemysłowe przerabiające je względnie zużywające w prowadzonym przemyśle".

Władza pozwana ustawowy wymóg „przerabiania" rozumie w ten sposób, że chodzi tu o zupełną zmianę formy nabytego towaru i wyrabiania z niego towaru. N. T. A. nie podzielił tego poglądu, i uznał, że cegła, zużyta do budowy przestaje istnieć, jako rzecz ruchoma i, tworząc wraz z innemi materjałami budowlanemi budowlę, samą przemienia się tem samem w rzecz nieruchomą stanowiąc istotną część składową budynku. Cegła przeto, jako towar nabyty, ulega zużyciu i u nabywców nie była przeznaczona do zbycia jako cegła czyli jako materjał budowlany, lecz była nabyta wyłącznie w celu zużycia przy budowie domów przez przedsiębiorstwo budowlane, a więc przedsiębiorstwo przemysłowe.

Trafnie też w tym przypadku podkreśla skarga, że cegła zużyta przy budowie ulega też pewnym zmianom fizycznym, ponieważ bywa przez murarza przecinaną i rozbijaną w pierwotnym stanie nie przechodzi do nowego obrotu, nawet na wypadek rozbiórki domu i sprzedaży pozostałej cegły, która oczywiście nie będzie tym samym materjałem budowlanym, co cegła nowa, nieużywana.

Z tych przesłanek N. T. A. uznał, że sprzedaż cegły przez cegielnię przedsiębiorstwu budowlanemu do celów budowy jest obrotem, korzystającym z ulgowej stawki (1 proc.) podatku przemysłowego od obrotu.

Sytuacja na rynku drzewnym

Na rynku drzewnym w kraju panuje zupełna stagnacja wskutek zastoju w budownictwie i przemyśle meblarskim. Ceny materjałów tartych zarówno budowlanych, jak i stolarskich obniżyły się w ciągu kwietnia o blisko 10 proc. W okręgu krakowskim zamknięto w następstwie niekorzystnej konjunktury około 40 proc. tartaków.

W przemyśle drzewnym okręgu bielskiego wzmógł się nieco ruch w tartakach. Zbyt na rynku wyrobów tartych jest umiarkowany. W eksporcie nie daje się odczuć większe ożywienie. Ceny bowiem, jakie limitują odbiorcy niemieccy i czechosłowaccy, są bardzo niskie.

Wogóle należy zaznaczyć, że sytuacja eksportowa przedstawia się niekorzystnie, ponieważ nasz eksport drzewny odczuwa coraz dotkliwiej konkurencję drewna rosyjskiego, które konsekwentnie zdobywa ciągle nowe rynki zbytu. Eksport kieruje się w małych ilościach do Niemiec, żywsze zainteresowanie na miękkie materjały okazuje Francja, przy bardzo niekorzystnych jednak cenach. Ceny eksportowe kształtują się naogół zniżkowo.

WIADOMOŚCI DROBNE

EKSPORT CEMENTU W MAJU.

W miesiącu maju polski przemysł cementowy wyeksportował 8.663 ton, z czego do Szwecji 2.166, Finlandji 1.581, Brazylji 1.440, Syrji 1.110, Łotwy 711, Czechosłowacji 730, Argentyny 605, Egiptu 225 i Austrji 105.

KREDYTY DLA PRZEMYSŁU CERAMICZNEGO.

Bank Gospodarstwa Krajowego zawiadomił organizacje przemysłu ceramicznego, że z uwagi na znaczne zapasy, pozostałe w cegielniach z produkcji zeszłorocznej, nie jest w możności przyznania na rok bieżący ogólnych kredytów dla cegielń. Bank Gospod. Kraj. jest natomiast skłonny traktować indywidualnie zgłoszenia tych cegielń, które sprzedały produkcję z roku 1929, a mają zapewniony zbyt tegorocznej produkcji.

ILE JEST W BUDOWIE DOMÓW W WARSZAWIE?

Podług danych Urzędu Inspekcyjno-Budowlanego Magistratu za m. kwiecień rb., w miesięcznym okresie sprawozdawczym zatwierdzono projekty budowy 1) domów mieszkalnych nowych 44, przebudowy 13 i nadbudowy 10. 2. Budynków fabrycznych i przemysłowych: nowych 8 i przebudowy 13. 3) Budynków użyteczności publicznej nowych 2, oraz 4) budynków gospodarskich nowych 17, razem 107 (w marcu 152).

Na 1 maja rb. było w budowie: 1) budynków mieszkalnych nowych 579, w przebudowie 233 i nadbudowie 60. 2) Budynków fabrycznych i przemysłowych: nowych 77, w przebudowie 28 i nadbudowie 3. 3) Budynków użyteczności publicznej nowych 26, w przebudowie 5 i nadbudowie 1, oraz 4) budynków gospodarskich nowych 193 i przebudowie 13, razem nowych 875, w przebudowie 279 i nadbudowie 64, łącznie zatem 1.216 (na 1 kwietnia 1192).

DROGI Z BAWEŁNY.

W Południowej Kalifornji zapoczątkowano budowę „dróg z bawełny". Na dobrze wyrównaną błotnistą drogę nakłada się taśmę materji bawełnianej (szerokości drogi), którą następnie polewa się grubą warstwą zwykłej smoły, jakiej używa się przy brukowaniu ulic. Skutek jest ten, że droga taka nigdy nie jest błotnista, bo deszcz spływa po jej powierzchni do rowów przydrożnych a i wgłębienia, jakie robią koła maszyn i zwykłych wozów wypełniają się stopioną promieniami słońca smołą.

Z rynku materjałów budowlanych, metali i wyrobów metalowych.

MATERJAŁY BUDOWLANE.

Warszawa, 12. 6. Na rynku materjałów budowlanych płacono przy warunkach wekslowych za 1000 sztuk loco cegielnia podmiejska. Cegła 70—80, fracht 15—20, razem franco wagon Warszawa 90—95, zwózka na budowę 10—15, razem więc cena cegły loco budowa wynosi 100—105 zł, cegła górnośląska loco cegielnia G. Śląsk kosztuje 60—68 zł, plus fracht do Warszawy 32—35, loco budowa cegła śląska kalkuluje się 100—105, cegła częstochowska loco cegielnie częstochowskie 60—65, fracht 30, loco budowa 105—110. Cegła dziurawka za 1000 sztuk 108—110 zł, franco budowa. Dachówka franco budowa za 1000 sztuk karpiówka 160—175 zł franco wagon Warszawa, dachówka falcówka. Kafle białe loco skład Warszawa 0.50—0.55, podwójne (winkle i karnesy) 1—1.10. Cement tylko za gotówkę, zasadnicza cena Syndykatu franco wagon Warszawa za 100 kg. wynosi 9.50, cena więc beczki 200 kg. w Warszawie wyniesie 9.50, plus 9.50, plus opakowanie 3.80, plus stemple i podstawienie wagonu 0.25, razem 23.05 zł, doliczając do tego 1 zł zwózkę na skład i zarobek hurtownika, oraz podatek obrotowy, dojdzie do ceny loco skład 26.50, loco budowa 27.50, cena beczki 180 kg. wyniesie odpowiednio 24.50 i 25, w opakowaniu papierowem cement kalkuluje się taniej, a mianowicie ponieważ worek na 50 kg. kosztuje tylko 0.55 plus 6 groszy stempel, to 50 kg. cementu w worku pap. 5.39 zł, a 200 kg. 21.45 zł, loco skład 22.25, łącznie z podatkiem i zarobkiem 25. Wapno różnych gatunków franco wagon Warszawa zą 100 kg. Kadzielnia kielecka I gat. 6, II gat. 5.40, III gat. 5. Jaworznia kielecka I gat. 5.40. Zagórze kieleckie 5, Wietrznia kielecka 5.20, Chęciny kieleckie I gat. 5.40, Rudniki — Rędziny częstochowskie 4.75, sosnowieckie I gat. 4.80 i Piechcin poznański 4.85. Zwóz wapna na skład i ze składu na budowę kosztują 2, tak, że cena najlepszego wapna loco budowa dochodzi do 7.50 — maximum 8, wapna lasowane za 1 m. sześc. z dostawą na budowę 45—50 zł, stare lasowane, mające conajmniej rok, oddawane jest w cenie minimum 50 zł, a młodsze 45 zł. Gips solwayski za 100 kg. loco skład: murarski 11, sztukatorski 12, modelarski 13, a alabastrowy 17, wszystkie te gatunki loco budowa o 1 zł drożej. Gips kielecki jest znacznie tańszy i kalkuluje się od 2 do 3 zł. na worku 100 kg. taniej, co do wapna, to w okresie zimowym składy otrzymują 10 proc. rabatu od wapienników, nie licząc skonta gotówkowego, które otrzymują składy oprócz tego. Ruch budowlany w roku bieżącym jest minimalny i wskutek tego zapotrzebowanie na materjały budowlane niewielkie. Ceny utrzymują się na niezmienionym poziomie.

Poznań, 12. 6. Związek Poznańskich Cegielni, Sp. z o. o., notuje za 1000 sztuk loco cegielnia: Cegłę iłową 63, dziurawkę 70, „Kleina Foerstera" 120, „Westfala" 12-stka 260, „Westfala" 15-stka 270, płyty ścienne 180, dachówka 150, kliny duże 275, kliny krótkie 250, gąsiory 1200, dreny 1½ cala 77, — 2 c. 105, — 3 c. 190, — 4 c. 300, — 5 c. 450, — 6 c. 620, — 7 c. 100 i 8 c. 1400. — Ceny bez zmiany.

Katowice, 12. 6. Ceny w hurcie za 1 m.³ loco skład Katowice: Belki 110, szalówka 85, łaty 110, stolarka 150—170, podłogowe 135 do 145, dębina 250, kopalniaki dol. 5.25. W handlu hurtowym daje się zauważyć pewna poprawa i ożywienie. Składnicy jednak są bardzo ostrożni przy sprzedaży, bo w branży tej jak i w przemyśle budowlanym jest silny brak gotówki i zbytnie zaangażowanie się może pociągnąć za sobą trudności w regulacji transakcyj kredytowych. Zbyt na kopalniaki w ostatnim miesiącu utrzymał się na poprzednim poziomie, to znaczy nadal stanowi 40 proc normalnego zapotrzebowania.

Łódź, 12. 6. Ceny cegły za 1000 sztuk loco budowa zł 58.55. Tendencja słaba. Popytu niema. Cegielnie sprzedają cegłę niżej kosztów własnych.

METALE I WYROBY METALOWE.

Katowice, 12. 6. Ceny blachy cynkowej za 1000 kg. franco st. Chebzie na Górnym Śląsku. Blacha cynkowa przy odbiorze 30 ton Ł 25, od 5—30 ton 25.1Ś, do 5 ton dla kupców 26½ Ł, w składach detalicznych za 1 kg. w zł dal kupców 1.24, dla konsumentów 1.28. Ceny hurtowe obowiązują od 7 ub. miesiąca, ceny detaliczne zaś w składach od 8 ub. m. Zapotrzebowanie nieco większe.

Katowice, 12. 6. Surówka odlewnicza Huty Pokoju, oraz Górnośląskich Zjednoczonych Hut Królewskiej i Laury — reprezentacja: Towarzystwo dla Sprzedaży Surówki Żelaznej, Sp. z ogr. odp. w Warszawie, Al. Jerozolimska 11, cena za tonę 220 zł loco stacja wysyłająca.

Berlin, 12. 6. Urz. w RM. za 100 kg. Miedź elektrolityczna dostawa cif Hamburg, Brema, lub Rotterdam 124, oryginalne aluminjum hutnicze 98—99 proc. w blokach 190, dtto w sztabach walcowanych i ciągnionych 194, nikiel czysty 98—99 proc. 350, antymon Regulus 53—55, srebro w sztabach ca. 900 za kg. 48½—50½, złoto w sztabach w wolnym obr. za 10 gr. 28—28.20, platyna w wolnych obr. 1 gr. 5—7.

Londyn, 12. 6. Srebro $16^{5}/_{16}$, srebro na dostawę $16^{1}/_{8}$, złoto $85.0^{3}/_{8}$ d za 1 uncję.

Londyn, 12. 6. (Urz.) Not. metali w Ł za tonę. Miedź Standard per kasa $49^{11}/_{16}$—$49^{13}/_{16}$, 3 mies. 50—$50^{1}/_{8}$, Settl. 49¾, Elektrolit 58—60, Best Selected 58½—59¾, Elektrowirebars 60. Cyna Standard per kasa $134^{7}/_{8}$—135, 3 mies. 136¾—$136^{7}/_{8}$, Settl. 135, Banka (obr. nieof.) 141, Straits (obr. nieof.) $137^{1}/_{8}$. Ołów zagran. dost. natychm. $17^{7}/_{8}$, terminowa 18, Settl. $17^{7}/_{8}$. Cynk zwykły dost. termin. $17^{1}/_{8}$, Settl. $16^{5}/_{8}$. Not. nieoficjalne: Rtęć 22¾, Wolfram 18½.

New York, 12. 6. Not. metali. Cynk East St. Louis loco 4.50. Srebro zagr. w cts za uncję 35¼.

SUROWCE I ARTYKUŁY TECHNICZNE DLA PRZEMYSŁU METALOWEGO.

Ceny hurtowe na surowce i artykuły techniczne dla przemysłu metalowego w dniu 12 czerwca 1930 r. w złotych (podług danych S. A. „Zjednoczeni Polscy Przemysłowcy Metalowi“).

a) za 1 tonę franco wagon stacja załadowania:		zł. gr.
Surówka „Starachowicka“ (franco wagon huta)	Nr. 0	220.—
Surówka „Starachowicka“ „	Nr. 1	215.—
Surówka „Starachowicka“ „	Nr. 2	210.—
Złom żeliwny (fragment lany maszynowy)		155.—
Żelazo handlowe krajowe		350 +2%
Bednarka gorąco walcowana		422,5+2%
Walcówka (drut okrągły od 5½—13 mm., kwadratowy od 5¼—8 mm.)		398.5
Blacha (cena zasadnicza) gruba 5 mm. i wyżej		432,5+2%
Blacha cienka do 5 mm.		525 +2%
Koks karwiński		67.—
Koks górnośląski twardy		50.80
Koks górnośląski miękki		50.80
Węgiel kowalski myty cieszyński		67.—
„ górnośląski gruby		40.50
„ górnośląski kostka		42.—
„ dąbrowski gruby		38.10
„ dąbrowski kostka		39.60
Cegła ogniotrwała normalna		135.—
Bednarka zimno walcowana		—.—
Cegła ogniotrwała kopulakowa		150.—
Glina ogniotrwała mielona		60.—
Mączka szamotowa		80.—
Zaprawa szamotowa		70.—
Kamień wapienny		7.—

DRZEWO.

Katowice, 12. 6. Notowania drzewa pg. komunikatu Dep. Leśnictwa za kwiecień. Drzewo kopalniane 42.30—44.50 za 1 m. sz. Sosnowe materjały stolarskie za m. sz. 175—215, deski podłogowe heblowane i szputowane za m. sz. 150—165. Belki sosnowe 6 m. długie za m. sz. 130. Sosnowe łaty „4×6“ za m. sz. 125—135. Kantówka sosnowa wiąz. 115—130. Sosnowe deski 40×50 mm. za m. sześc. 125, legary 10×10 centymetrów za metr sześcienny 115—125, szalówki za m. sz. 95—105, drągowiny do robót betonowych za m .sz. 55—60, listwy do robót betonowych za mp. 0.40—0.55. Dębowe materjały stolarskie za m. sz. 250—300 zł, deszczułki posadzkowe I. kl. za m. kw. 13—15, budowe 12—12.50. Ceny naogół pozostały bez zmiany prócz sosnowego materjału stolarskiego i sosnowych łat, których ceny znacznie spadły.

Bydgoszcz, 12. 6. Dyrekcja Lasów Państwowych w Bydgoszczy notowała w mies. maju br. przeciętnie za 1 m. sześc. budulca sosnowego loco wagon zł 45, za 1 m. sześc. kopaln. sosnow. loco wagon zł 33. Na przeciętnej odległości od stacji kolejowej 8 km. Ceny drzewa pozostały bez zmiany, prócz budulca sosnowego, którego cena spadła o 2 zł na 1 metrze sześc.

Lwów, 12. 6. Na rynku drzewa sytuacja beznadziejna przy zupełnym braku zainteresowania i wślad za tem brak cen transakcyjnych. Żądają za materjał budowlany 9 dol., stolarski 16—17 dol. bez odbiorców. Tendencja naogół bardzo słaba.

NOTOWANIA CEN NA ARTYKUŁY TECHNICZNE.

Hurtownia pasów transm., szczeliw węży, narzędzi, „ZENIT“, Kraków, Szpitalna 7, telefon 4231, 2721.

		Zł	
1.	Płyty uszczeln. na wys. ciśn. or. „The plate Rowanit“	5.80	1 kg.
2.	Rzemyki do szycia pasów	11.20	1 kg.
3.	Rzemyki do szycia chromowe	16.70	1 kg.
4.	Proszek karborundowy	3.20	1 kg.
5.	Pakunki konopne, graf.	3.20	1 kg.
6.	Kompozycja 83 proc. gwar.	7.40	1 kg.
7.	Pasy „Balatoid“ n.p. 150 m/m. sz.	18.—	1 m.
8.	Bawełna do czyszczenia maszyn kolor. zagr.	1.28	1 kg.
9.	Gwintowniki, rozwiertarki 35 proc. rab., inne art. na zapytanie.		

Odsprzedawcom rabaty!

ZŁOTY W DNIU 12 CZERWCA 1930 ROKU.

Gdańsk 57.65—57.80, złoty 57.68—57.83, Berlin przekaz na Warszawę, Poznań i Katowice 46.85—47.05, Londyn 43.34, Medjolan 214, N. Jork 11.23, Zurych 57.85.

Przetargi • Submisje • Licytacje

PRZETARG.

7. Okręg. Szefostwo Budownictwa Wojskowego w Poznaniu, plac Wolności 16, ogłasza w dniu 23 czerwca 1930 r. o godzinie 10 rano przetarg nieograniczony na dostawę materjałów i roboty przy sieci elektrycznej lotniska na Ławicy pod Poznaniem.

Oferty w podwójnych kopertach zalakowanych należy składać conajmniej na pół godziny przed oznaczonym terminem. Na zewnętrznej kopercie należy umieścić tylko napis „Oferta na elektryfikację lotniska na Ławicy“.

Od oferty należy dołączyć:

a) kwit na złożone wadjum w Kasie Skarbowej w wysokości 3% od oferowanej sumy.

b) deklarację, że warunki ogólne i szczegółowe są oferentowi znane.

Oferty będą przyjmowane tylko na drukach, nabytych w Szefostwie za zwrotem kosztów, nieodpowiadające tym warunkom — nie będą rozpatrywane. Zastrzega się prawo wolnego wyboru oferenta. Bliższych informacyj udziela referat instalacyjny Szefostwa w godzinach urzędowych.

P. o. Szefa Budown. O. K. VII.
Wolak, kapitan-inżynier.

SPRZEDAŻ RÓŻNYCH MATERJAŁÓW.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Poznaniu, sprzeda w drodze przetargu następujące materjały:

1) około 30 ton wiórów miedzianych,
2) około 7 ton wiórów z białego metalu i bronzu (mieszane),
3) około 25 ton wiórów z bronzu,
4) około 2 tony zmiotków miedzianych,
5) około 0,6 tony zmiotków z bronzu,
6) około 0,3 tony zmiotków z białego metalu,
7) około 2 ton zmiotków od maszyny segregacyjnej,
8) około 8 ton popiołu odlewniczego,
9) około 1,5 tony odpadków z kabli,
10) około 1 tonę odpadków ze skóry,
11) około 11 ton odpadków z cynku,
12) około 2 tony odpadków jutowych,
13) około 1 tonę odpadków z filcu (pilśń),
14) około 0,4 tony szlamu ołowianego od akumulatorów,
15) około 0,4 tony odpadków gumowych bez wkładek,
16) około 20 ton szkła czystego (odpadków),
17) około 23 ton szkła z plecionką drucianą (odpadków),
18) około 30 ton odpadków gumowych z wkładką parcianą,
19) około 0,5 ton odpadków azbestowych,
20) około 100 kg. odpadków z klingerytu,
21) około 2 ton odpadków porcelanowych (izolatory),
22) około 600 sztuk beczek drewnianych od oliwy,
23) około 350 sztuk beczek drewnianych od smoły,
24) około 240 sztuk skrzyń od opakowań materjałów,
25) około 5400 sztuk żarówek całe balooniki,
26) około 23.000 sztuk siatek żarowych do oświetlenia gazowego,
27) około 13 sztuk wagoników do polnej kolejki (niekompletne),
28) około 160 ton odpadków cegły ogniotrwałej,
29) około 30 ton makulatury papierowej,
30) około 10 ton starych biletów kolejowych.

Materjały można obejrzeć w tut. Głównym Magazynie Zasobów przy Gł. Warsztatach 1. kl. w Poznaniu, w dni robocze w czasie od godziny 10-ej do godziny 14-ej.

Ofertę na całe lub częściowe kupno z podaniem ceny za sztukę lub kg. należy w zapieczętowanej jednej kopercie firmowej, z napisem wskazującym zawartość włożyć do koperty bez firmy i nieprzejrzystej i zapieczętowaną nadesłać pocztą do Dyrekcji najpóźniej do dnia 24 czerwca 1930 r., godziny 12-ej, gdyż w tym dniu o godzinie 12-ej nastąpi otwarcie ofert w gmachu Dyrekcji, pokój 409. Koperta bez firmy winna być zaopatrzona w napis: „Oferta na kupno starych materjałów do przetargu Nr. 69“.

Cena winna być wypisana w złotych obiegowych cyfrowo i słownie. Do oferty należy dołączyć kwit kolejowej Kasy Dyrekcyjnej, względnie stacyjnej na złożone wadjum w wysokości 5 procent oferowanej sumy oraz oświadczenie oferenta, że wyżej wymienione materjały oglądał, lub, że stan ich jest mu znany.

Nienadesłanie wadjum spowoduje bezwzględne odrzucenie ofert. Po nieuwzględnieniu oferty, wadjum podlega zwrotowi natychmiastowemu. Oferta winna obowiązywać 20 dni od daty otwarcia ofert. O ile oferent tego terminu nie może akceptować, to należy termin ważności oferty ustalić. W razie cofnięcia oferty w czasie rozprawy ofertowej, względnie przed terminem przewidzianym przetargiem, wadjum przepada na rzecz Skarbu Państwa i to niezależnie od prawa dochodzenia szkód.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych zastrzega sobie prawo unieważnienia przetargu bez podania powodów. Nieuwzględnione oferty pozostają bez odpowiedzi.

OGŁOSZENIE URZĘDU CELNEGO W WARSZAWIE.

Dnia 23 czerwca 1930 r., o godz. 11-ej, na zasadzie § 39 Tymcz. Instrukcji Manipul. dla władz i urzędów celnych (Dz. Urz. Min. Skarbu Nr. 13, poz. 370 z 1923) odbędzie się w magazynach kolejowo-celnych (ul. Młocińska) licytacyjna sprzedaż towarów nieoclonych i pochodzących z konfiskat:

tkanin jedwabnych, bawełnianych, haftów, koronek bawełnianych, taśmy szychowej, pończoch z jedwabiu sztucznego, tkaniny krawatowej, kapeluszy słomkowych, galanterji pospolitej, skór miękkich galanteryjnych, skór króliczych wyprawionych, wyrobów żelaznych, kół zębatych, stali, narzędzi ręcznych, cz. kołowców, pilników, liczników elektrycznych, maszyn, filmów i t. p.

Towary niesprzedane z licytacji w dniu 23 czerwca r. b. będą po raz drugi wystawione na przetarg publiczny w wyżej wymienionych składach w dniu 30 b. r.

Bliższych szczegółów zasięgnąć można w Urzędzie Celnym (ul. Młocińska) począwszy od dnia 16 czerwca 1930 r.

Naczelnik Urzędu (—) K. Domański.

PRZETARG NA DOPROWADZENIE WODY DO SZKOŁY CZOŁGÓW I SAMOCHODÓW NA WOLI

I. Okręgowe Szefostwo Budownictwa ogłasza przetarg publiczny na doprowadzenie wody do Szkoły Czołgów i Samochodów na Woli.

Ślepe kosztorysy otrzymać można za zwrotem kosztów druku w kancelarji (pokój 186) I. Okr. Szefostwo Bud. (Warszawa, ul. Przejazd Nr. 15), w godzinach od 11-ej do 13-ej, oprócz środy i soboty.

Wszelkich informacyj udziela Kier. Bud. robót kanal.-wodoc. — na terenie m. st. Warszawy.

Oferty z dołączeniem kwitu kasy skarbowej na wpłacone 5 proc. wadium od sumy ofertowej należy składać w zalakowanych kopertach z napisem: „Oferta na doprowadzenie wody do Szkoły Czołgów i Samochodów na Woli" — w kancelarji I. Okr. Szef. Bud. do godz. 12-ej dnia 1 lipca r. b., w którym to dniu i godzinie nastąpi publiczna rozprawa ofertowa.

I. Okręgowe Szefostwo Budownictwa zastrzega sobie prawo wyboru ofert.

Magistrat miasta Katowic rozpisuje

PRZETARG PUBLICZNY.

na wykonanie robót kanalizacyjnych przy ul. Katowickiej w dzielnicy II i to na odcinku od ul. Górnej do końca bloków miejskich, oraz projektowanych ulic przy blokach miejskich.

Bliższe szczegóły przetargu ogłoszono w skrzynce na przetargi w Ratuszu, ul. Pocztowa 2.

Magistrat.

PRZETARG

na dostawę środków opałowych.

Dyrekcja Poczt i Telegrafów w Krakowie ogłasza niniejszem konkurs na dostawę około:

1) 1000 (tysiąc) ton węgla krajowego kostki Nr. 1.

2) 300 (trzysta) ton koksu górnośląskiego grubego hutniczego.

3) 50 (pięćdziesiąt) ton koksu gazowego.

4) 80 (ośmdziesiąt m^3 drzewa miękkiego na podpałkę.

Oferty należy składać w Oddziale Budowlanym Dyrekcji przy ul. Zacisze Nr. 5 do dnia 25 czerwca 1930 do godziny 12 w podwójnych kopertach, z których wewnętrzna ma być zalakowana i zaopatrzona napisem: „Oferta na dostawę materjałów opałowych", zewnętrzna natomiast zaadresowana do Dyrekcji.

Ceny oferowane za środki opałowe dla urzędów w Krakowie (około 500 ton węgla, 200 ton koksu i 80 m^3 drzewa) należy rozumieć loco piwnica, tj. z przywozem i ze zniesieniem, ceny zaś dla urzędów w okręgu należy podać loco stacja załadowania.

Oferty wniesione po upływie wyznaczonego terminu, względnie nieodpowiadające warunkom ogłoszenia nie będą brane pod rozwagę.

Oferty mogą opiewać na dostawę w całości względnie części materjałów opałowych.

Dyrekcja zastrzega sobie prawo dowolnego wyboru oferenta bez względu na cenę, jak również rozdział dostawy między kilku oferentów, względnie unieważnienie całego przetargu. Wybrany oferent obowiązany będzie do złożenia zabezpieczenia.

Za Prezesa

Inż. Gostwicki, Naczelnik Wydziału.

OGŁOSZENIE KONKURSU.

Sekretarjat Uniwersytetu Jagiellońskiego ogłasza niniejszem konkurs na dostawę dla zakładów i gmachów uniwersyteckich w ciągu roku szkolnego 1930/31 środków opałowych, a mianowicie:

1. węgla z kopalń małopolskich, około 600 ton,
2. koksu górnośląskiego, około 400 ton

pierwszorzędnej jakości.

Opieczętowane oferty z napisem „Oferta na środku opałowe dla Uniw. Jagiell." należy nadsyłać z podaniem gatunku węgla i koksu, oraz ceny za 1 ctm. loco gmach. do Sekretarjatu Uniwersytetu Jagiellońskiego w terminie do dnia 28-go czerwca b. r. włącznie, przyczem bliższych wyjaśnień co do warunków dostawy udzieli Kancelarja Uniwersytetu Jagiellońskiego.

Sekretarz Uniwersytetu Jagiell.

Włodzimierz Ottman m. p.

W Krakowie, dnia 14 czerwca 1930 r.

OGŁOSZENIE ROZPRAWY OFERTOWEJ.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Krakowie rozda w drodze pisemnego publicznego przetargu malowanie żelaznych przęseł mostowych o ogólnym ciężarze 3.700 ton.

Roboty mają być ukończone do dnia 15 października 1920 roku.

O robotę tę w całości lub częściowo mogą się ubiegać firmy, trudniące się zawodowo robotami malarskiemi, a które wykażą się poświadczeniami, że wykonały tego rodzaju roboty z dobrym wynikiem.

Bliższe postanowienia o wnoszeniu ofert, wykaz przęseł mostowych, przeznaczonych do pomalowania, formularze ofertowe, warunki techniczne, i t. d. można przeglądać, a formularze ofertowe nabywać, począwszy od 8 czerwca 1930 r. w Wydziale III. (Drogowym) drzwi Nr. 189 Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Krakowie.

Odnośne oferty, które można sporządzić tylko na przepisanym formularzu, należy wnosić odpowiednio zapieczętowane z napisem „Oferta na malowanie mostów" najpóźniej do dnia 7 lipca 1930 r. godziny 12-ej w południe do Sekretarjatu Prezydjum Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Krakowie. Otwarcie ofert nastąpi tego samego dnia o godz. 13-ej w Wydziale Drogowym Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Krakowie. Oferta obowiązuje oferenta do dnia 1 sierpnia 1930 r.

Poręczne (wadjum) które należy złożyć w Kasie Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Krakowie równocześnie z wniesieniem oferty, wynosi 5.500 zł i stanowić będzie kaucję, w razie przyjęcia oferty.

Jeżeli oferent nie podpisze wszystkich wyżej wskazanych i do przeglądnięcia wyłożonych załączników, albo nie złoży poręczonego w czasie i miejscu, przepisanym do wnoszenia ofert, to ofertę jego uważać się będzie jako nieistniejącą, jak również nie uwzględnia się ofert, w których podane przez Dyrekcję Okręgową Kolei Państwowych warunki w jakikolwiek sposób będą zmienione.

Zaznacza się, że Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych przysługuje prawo wyboru oferenta, bez względu na wysokość oferty, jak również że przetarg może być przez Dyrekcję Okręgową Kolei Państwowych unieważniony, bez podania powodów.

Kraków, dnia 6 czerwca 1930 r.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Krakowie.

OGŁOSZENIE PRZETARGU.

Gmina miasta Lwowa ogłasza publiczny przetarg ofertowy na wykonanie parkanu betonowego na Cmentarzu Łyczakowskim.

Przedmiarów za opłatą 1 zł oraz informacyj udziela Wydział III. Magistratu, Oddział Architektury, w godzinach urzędowych. Do oferty należy dołączyć kwit Kasy Miejskiej na złożone wadjum w wys. 5% oferowanej sumy, tudzież deklarację podpisaną przez firmę oferującą, a wystawioną na urzędowym formularzu. Oferty bez wadjum, jako też nieodpowiadające wymienionym warunkom, nie będą brane pod uwagę.

Przetarg odbędzie się w Wydzaile III. Magistratu dnia 23 czerwca br. godz. 11-sta przed poł.

Dr. Obmiński w. r.

OGŁOSZENIE.

Podaje się do publicznej wiadomości, że ponowny nieograniczony przetarg na dostawę szutru dla konserwacji dróg państwowych i wojewódzkich na rok 1930/31, należących do tutejszego P. Z. D., odbędzie się w poniedziałek dnia 30 czerwca 1930 o godzinie 10-tej rano.

Bliższe informacje, wykazy dostaw i wzory ofert otrzymać można w biurze P. Z. D. w Lubaczowie w godzinach urzędowych.

Kierownik P. Z. D.: Inż. **Ruebenbauer mp.**
Kierownik T. W. P. Starosta: **Dr. Kaszubski mp.**

PRZETARG.

Magistrat m. Łodzi ogłasza publiczny przetarg na dostawę 50 wagonów 10-tonowych drzewa opałowego szczapowego i sosnowego, loco stacja Łódź-Fabryczna bocznica własna.

Oferty składać należy w Wydziale Gospodarczym, ul. Narutowicza 65, pokój 5, do dnia 24 czerwca 1930 roku godziny 11 rano w kopertach podwójnych, zalakowanych pieczęcią firmową, każda z napisem: „Oferta do przetargu, mającego się odbyć dnia 24 czerwca 1930 roku na dostawę drzewa opałowego" i podaniem nazwy firmy wraz z adresem.

Wewnętrzna koperta powinna zawierać samą ofertę, zewnętrzna zaś prócz wspomnianej koperty także dowód złożenia wadjum do depozytu Głównej Kasy Miejskiej w wysokości 3% oferowanej sumy.

Wadjum składać należy w gotowiźnie lub innych wartościach, wymienionych w warunkach ogólnych przetargu.

Otwarcie ofert nastąpi w dniu 24 czerwca 1930 roku o godzinie 12-ej w pomienionym Wydziale, gdzie można się zapoznać uprzednio ze szczegółami dostawy i otrzymać wzór oferty.

Magistrat m. Łodzi.

PRZETARG.

Komitet Budowy Gmachu Zarządu Funduszu Bezrobocia w Toruniu rozpisuje przetarg na prace centralnego ogrzewanai tego gmachu.

Ślepe kosztorysy za opłatą 10,00 zł oraz bliższe informacje otrzymać można w Kierownictwie Budowy biuro Państwowy Urząd Budownictwa Naziemnego. Oferty w opieczętowanych kopertach z napisem „Oferta na prace centralnego ogrzewania przy gmachu Funduszu Bezrobocia" składać należy w Urzędzie Wojewódzkim w Toruniu, pokój nr. 50 do godziny 11-ej dnia 1 lipca 1930 r., załączając dowód ze złożonego wadjum w Kasie Skarbowej w wysokości 5% sumy ofertowej.

Po tej godzinie rozpocznie się rozprawa ofertowa. Dowolny wybór oferenta zastrzega się.

Kierownik Budowy: (—) inż. Niekrasz.

PRZETARG BUDOWLANY.

Dyrekcja Kolei Państwowych w Radomiu ogłasza przetarg na budowę na linji Łuków—Dęblin:

1) dwóch murowanych budynków na przystankach Sarnów i Okrzeja:

2) dwóch murowanych koszarek na stacji Krzywda i przystanku Stawy.

Termin składania ofert upływa 25 czerwca 1930 r., o godzinie 12.

Szczegółowe warunki przetargu, oraz rysunki, wykazy robót i ogólne zobowiązania dla przedsiębiorców i dostawców można rozpatrywać lub nabyć po 50 groszy od stronicy i formatki rysunku, w Wydziale Drogowym w Radomiu (plac 3-go Maja Nr. 1) w godzinach urzędowych.

Sprzedaż, dzierżawy, personel, zastępstwa.

Do sprzedania natychmiast

parowa maszyna

200-konna w dobrym stanie, Kompound, z kondensacją, fabryki I-te Brünner Maschinenfabrik, z kołem linowem 350 mm. 7 rowek, po cenie przystępnej. Adres. 8960

A Kronenberg, Łódź, Sienkiewicza 66. Tel. 141-19

Motor Diesla

bezkompresorowy, cztero-taktowy, najnowszego modelu, o bardzo łatwem zapuszczaniu, bez podgrzewania głowicy, o sile 6—8 P. S. przy 550—700 obrotach na minutę. Zużycie paliwa (ropy) 200 gr. pro PS-godzina. Zgłoszenia do adm. „Rynku Metal. i Maszyn." pod nr. 8963.

Motor benzynowy

dwucylindrowy KS/2. 6/12 P. S. przy 750—1500 obrotach na minutę. Zużycie benzyny 280—320 gr. pro P. S.-godzina. Zgłoszenia do administracji „Rynku Metalowego i Maszynowego" pod nr. 8964

Baterja

akumulatorowa stacyjna

nowa o napięciu 110 Volt, 140 amp./godz. typu I. 2. kompletna, polutowana. Zgłoszenia do administracji „Rynku Metalowego i Maszynowego" pod nr. 8965.

Rury mosiężne ciągnione

używane, lecz w bardzo dobrym stanie:

I. grub. ścianki 2 m/m średn. wewnętrzna 30 m/m dług. 4,5 metra. 8920

II. grub. ścianki 2 m/m średn. zewn. 50 m/m. dług. 2,5 metra sprzeda tanio.

O. LENC, POZNAŃ, Piotra Wawrzyniaka 22. Tel. 7577.

Motor trójfazowy

A. E. G. 220/380 Wolt. 24 PS. z uzwojeniem miedzianem, przełącznikiem i wszelkiemi przyborami, po nadzwyczaj niskiej cenie oddadzą 8880.

Bracia Schlieper

Tel. 306 **Bydgoszcz** Tel. 361

2 kotły kornwalijskie

w najlepszym stanie, 115 m^2 powierzchnia ogrzewalna, z roku 1908 oraz nowa gwinciarka do rur gazowych do 4" do sprzedania. 8907

Inż. MAKS KLIPPER, BIELSKO

Garnitur młocarniany parowy

komplet z elewatorem w dobrym stanie sprzedam zaraz na bardzo dogodnych warunkach JARZYMOWSKI, KUPIATYCZE poczta NOŻANKOWICE (Małopolska). 8921

Tarka do koniczyny

system „Ruston Proctor" nie używana korzystnie **na sprzedaż lub zamiana na**

garnitur parowy

do młócenia zboża lub pługi parowe. Zgłoszenia do adm. „Rynku Metalowego i Maszynowego" pod nr. 8967.

1 leżącą maszynę parową 7 K. M.
(Fabr. Brünn Königsfelder M. F.)

1 leżącą maszynę parową 25 K. M.
(Fabr. Erste Brünner M. F.)

1 leżącą maszynę parową 36 K. M.
(Fabr. Blansko M. F.)

1 hydrauliczną pompę prasową
do 300 atm. ciśnienie

4 pompy odśrodkowe
z 60 mm i 125 mm, połączenie rurowe

1 podgrzewacz wody zasilającej
dla 50 mm, połączenie rurowe

wszystko używane, lecz w dobrym stanie, oddamy korzystnie.

Karol Ochsner i Syn,
Fabryka metalowa, Bielsko (Śląsk) 8871

Do sprzedania:

1 lokomobila Wolfa stacjonowana 28—45 KM., 12 atm., rok budowy 1907 po gruntownym remoncie.

Do gorzelni:

1 maszynę parową 45 KM.
1 kocioł parowy 80 kw. mtr. rok budowy 1906
1 aparat odbiorczy Fabr. Cegielski, nowy system
1 parownik
1 płuczkę 8934
1 gniotownik
3 baseny na 5.000 ltr., 7.500 ltr., 9.500 ltr., około 40 metrów transmisji kompletny z łożami na 55 m/m, 20 metrów transmisji 75 m/m z łożami.
3 pompy
8 kadzi drewnianych na 3.500 ltr.

Wszystkie wyżej wymienione znajdują się w najlepszym porządku gotowe do użycia, sprzeda bardzo tanio, **Fabr. Maszyn FR. GOŁĄB, Koźmin,** telef. 51, Wlkp.

MOTOR ROPNY
Junkers-Diesel

25 K. M. **nowy,** stojący, jednocylindrowy, kompletny sprzeda tanio loco Bydgoszcz

Inżynier M. STANGENHAUS

Tel. 233 **BYDGOSZCZ,** Poznańska 14.

8941

8959

1 heblarka

szer. stołu 1200 × 3000 mm. z dwoma suportami, wagi ok. 11 000 kg., w ruchu

1 tokarka

180 × 750 mm. z motorem compl. prawie nowa, była 2 miesiące w ruchu,

Korzystnie do sprzedania. Wiadomość

Ed. Gebauer, Łódź, ul. Juljusza 24

KUPNA

„R. Met".

WARUNKI DLA INSERENTÓW I ABONENTÓW.

CENY OGŁOSZEŃ: 1/1 str. 150 zł, ½ str. 80 zł, ¼ str. 45 zł, 1/8 str. 25 zł, 1/16 str. 15 zł. Na I. str. okładki 100%, na II. i IV. str. 50%, na III. str. 30% dopłaty. Artykuły opisowe z dopłatą 100 %. Klisze autotypie z wyraźnych fotografii dostarcza się po 14 groszy za cm². W Gdańsku obowiązują powyższe ceny w guldenach. Do Niemiec oblicza się 1/1 str. 150,— Rm., ½ str. 80,— Rm., ¼ str. 45,— Rm., 1/8 str. 25,— Rm., 1/16 str. 15,— Rm. W wydaniach specjalnych obowiązuje taryfa inna. Miejscem wykonania zleceń i zapłaty jest Poznań; w kwestjach spornych miarodajny jest Sąd Grodzki (Okręgowy) w Poznaniu. Na wypadek skargi sądowej, nadzoru sądowego lub konkursu przyznane rabaty upadają. Konto czekowe P. K. O. w Poznaniu Nr. 202-796.